Merc.
55 h/7

Merc.
55 h

Duckwitz, A.

<36635162540018

<36635162540018

Bayer. Staatsbibliothek

Der
Deutsche
Handels-
und
Schifffahrts-Bund.

Von

A. Duckwitz.

Zweite Auflage.

Bremen.
Druck und Verlag von Johann Georg Heyse.
1848.

120. Ac.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Vorwort zur ersten Auflage.

Die nachfolgende Erörterung der Bildung eines deutschen Handels- und Schifffahrts-Bundes hatte ursprünglich lediglich den Zweck, durch eine Zusammenstellung der bei dieser großen Frage in Betracht zu ziehenden Verhältnisse die Sache mir selbst klar zu machen. Während der Ausarbeitung wurde es mir inzwischen deutlich, daß der dabei in Berücksichtigung zu nehmenden Umstände so unendlich viele sind, und daß diese in so hohem Grade mit einander in Verbindung stehen, um eine gründliche Beurtheilung dieser umfassenden Angelegenheit ohne ein übersichtliches Bild des Ganzen zu haben, fast unmöglich erscheinen zu lassen. Die Erörterung erhielt daher die Gestalt eines Leitfadens zu gründlicherer Besprechung auch für weitere Kreise. Da nun die meisten hervorgehobenen Fragen entweder neu sind, oder der Zukunft angehören, so daß das Urtheil sich nicht auf bereits gemachte Erfahrungen berufen kann, muß ich ausdrücklich bitten, sie nur als Anregungen zu weiterer Prüfung betrachten zu wollen.

Bremen, im März 1847.

A. Duckwitz.

Einleitung zur zweiten Auflage.

Die neue Zeit, welche mit diesem Monate (März 1848) für unser Vaterland begonnen hat, wird auch zuversichtlich Einheit in die Bestrebungen zu Gunsten des Handels, der Schifffahrt und der Industrie Deutschlands bringen. Das erwachte National-Gefühl legt der Geltendmachung kleiner Particular-Interessen Schweigen auf, und man kann mit Zuversicht erwarten, daß alle Deutsche bemüht sein werden solche Einrichtungen in das Leben zu rufen, die, unter möglichster Schonung bestehender Verhältnisse, die Nation auch in gewerblicher und commerzieller Hinsicht als eine Einheit erscheinen lassen. Die Abneigung, welche im nördlichen Deutschlande gegen den Anschluß an den Zollverein statt fand und noch statt findet, hatte ihren Grund in der für den großen Seehandel ungeeigneten Organisation desselben, in der Principlosigkeit seiner Politik, und in der nicht unbemerkt gebliebenen Unbekanntschaft der Leiter desselben mit den stets sich ändernden Bedürfnissen des Handels. Man besorgte eine gänzliche Verkennung der Interessen der Küstenländer und war nicht willens diese solchen Behörden zu unterwerfen, welche in ihren Beschlüssen auf die Ansichten Sachverständiger weniger Werth legten, als auf die Meinungen einzelner Beamten und auf Rücksichten für einzelne Localitäten. Wenn man daher einem Anschlusse an den Zollverein durchaus abgeneigt blieb, so war man dieses so wenig einer allgemeinen Zollvereinigung auf neuer mehr entsprechender Basis als einer vorgängigen Einigung über einen deutschen Handels- und Schifffahrts-Bund, durch welchen wenigstens nach außen die Einheit der deutschen Staaten hergestellt und nach innen vorbereitet werden konnte. Ganz anders aber stellt sich die Frage, wenn sich die ganze Nation zur Steuer-Einheit verbindet, und auf einer Grundlage, die der Industrie, dem Ackerbau, dem Handel und der Schifffahrt gleich dienlich ist, ein neues nationales Steuersystem aufbauet, über welches die Vertreter des ganzen Volkes wachen und beschließen, und

welches nicht von einer einzelnen Regierung geleitet wird, die, außer den allgemeinen Interessen, auch noch specielle die eigenen Staaten und die eigene Politik betreffende, dabei zu vertreten hat. Diese Rücksicht wog besonders schwer bei der Beurtheilung, welche die Anschlußfrage in den Nordseestaaten fand.

Unter den vielen großen Fragen, welche dem in der Bildung begriffenen deutschen Parlamente zu lösen vorbehalten sind, gehört diejenige der allgemeinen Zollvereinigung und der Ermittelung eines allgemein zusagenden Steuertarifs mit allen seinen Einrichtungen für den leichtest möglichen Betrieb des Handels gewiß mit zu den schwierigsten und umfassendsten. Denn es handelt sich nicht allein um die Festsetzung des Tarifs sondern auch um diejenige von Grundsätzen, nach welchen in der ganzen deutschen Handelspolitik zu verfahren sein wird. Erwägt man, wie viele ungleichartige Verträge zwischen einzelnen deutschen und fremden Staaten bestehen, was für Schwierigkeiten zu überwinden sind, bis Oesterreich seine Zolllinien gegen das übrige Deutschland fallen lassen kann, und bis in den Seestädten die nöthigen Einrichtungen getroffen werden können, um ohne eine gänzliche Störung des deutschen Seehandels eine angemessene Zollcontrole zu handhaben, so wird sich ergeben, daß die Erledigung dieser Frage ihre Zeit haben will.

Soll aber bis zu diesem Zeitpuncte Deutschland in commerzieller Hinsicht in dem alten unbehaglichen Zustande verharren?

Das ist mindestens nicht nöthig. Für die Handels-Politik mit dem Auslande ist ein Mittel da, das in kürzester Frist die commerzielle Einheit der Nation herzustellen vermag, ein Mittel das ganz unabhängig von einer Zollvereinigung ist, und diese weder fördert noch hindert, und bei dem Eintreten der letzteren fortbestehen kann. Es ist der in Vorschlag gebrachte deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund. Die Modificationen, welche ein Bundes-Regiment und ein Parlament erforderlich machen, werden sich von selbst ergeben, und die Manipulation nur noch mehr erleichtern. Denn was in dem Vorschlage den jährlichen Versammlungen von Commissaren der verschiedenen Staaten vorbehalten worden ist, kann füglich Ausschüssen oder Commissionen der neuen Bundesbehörden zugewiesen werden. Durch diesen Bund würde Deutschland sogleich befähigt sein in die Reihe der Handelsmächte einzutreten, seine Handelspolitik zu organisiren, und später, nach reiflicher Erwägung und Prüfung aller Verhältnisse, sein allgemeines Steuerwesen einzuführen, welches sich dann ganz natürlich der durch den „Bund“ geschaffenen Handels-

politik anschließen wird, ohne daß es nöthig sei, irgend Etwas an dem Letzteren zu ändern.

Aus diesem Grunde dürfte es ersprießlich erscheinen, unter den gegenwärtigen Umständen die Frage der Bildung eines deutschen Handels- und Schifffahrts-Bundes, als Vorläufer einer künftigen sich daran knüpfenden Steuervereinigung einer öffentlichen Erörterung zu unterziehen, und daher ist vielen Nachfragen nachgegeben, und eine zweite Auflage der vorliegenden Denkschrift vorgenommen worden.

Als der Verfasser diese Denkschrift vor etwa einem Jahre dem Drucke übergab, war sie nur für einen engeren Kreis bestimmt. Eine weitere Verbreitung lag nicht in seiner Absicht. Er wollte nur einen Leitfaden geben zu einer Erörterung des Actes der wirklichen Ausführung eines deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes, wenn Deutschlands Staaten für gut finden sollten, sich zu einem solchen zu vereinigen, und daher unterblieb die Abhandlung der Vorfrage ob es überhaupt räthlich sei, daß ein solcher Bund gebildet werde, entweder gänzlich, oder es wurden nur hie und da Bemerkungen eingeflochten, lediglich der Verständlichkeit wegen. Der eigentliche Zweck der Verbündung sollte aus ihrer in Vorschlag gebrachten Organisation von selbst hervorgehen, es ist deshalb darauf nicht weiter besonders aufmerksam gemacht worden. Daher mag es denn wohl kommen, daß bei den Urtheilen, welche in öffentlichen Blättern über die Denkschrift erschienen sind, das eigentliche Hauptmoment in der Bildung des Handels- und Schiffahrtsbundes ziemlich unbeachtet vorüber gegangen ist. Es sei nun erlaubt dieses hier besonders hervorzuheben. Der deutsche Handels- und Schiffahrtsbund wie er hier vorgeschlagen worden, enthält in seiner fundamentalen Organisation kein eigentliches System von Differentialzöllen weder „zur Beförderung des directen Seehandels“ noch „zum Schutze der deutschen Schiffahrt“ noch „zu größerem Zollschutze der einheimischen Industrie.“ Alle diese Fragen läßt er gänzlich unberührt, er bietet nur einen Organismus dar, bei welchem alle diese Dinge durch Maaßregeln eintreten können, aber auch unterbleiben könneu je nachdem man es angemessen findet. Er gewährt nur eine Handhabe der Ausführung solcher Maßregeln, und deutet die Formen an, in denen ohne Schwierigkeit das vielgetheilte Deutschland würde operiren können, wie ein einziger Staat. Er stellt es jedem Staate frei, seine Steuern für den innern Consum zu stellen wie er will, läßt daher die Frage einer Steuervereinigung völlig offen, er tritt keinem bestehenden steuerlichen Interesse entgegen und bietet nur

das Mitttel dar zur Wahrung der Allen gemeinsamen Belange. Er führt differentielle Zölle zwar ein, aber nur zu dem Zweck den nicht deutschen Vorländern den Zwischenhandel mit gewissen außereuropäischen Ländern zu erschweren oder zu entziehen, und an deutsche Städte zu übertragen, ohne darum, abgesehen von jenen indirecten Beziehungen, diese Erzeugnisse von dem deutschen Verbrauche abzuweisen oder durch Steuererhöhung zu vertheuern; er soll die Handelskraft, die Unternehmungslust der Deutschen heben und stärken, dadurch daß er den „Handel“ mit gewissen Artikeln nach Deutschlaud den Deutschen selbst in die Hände liefert, gleichviel für wessen Rechnung dieselben verkauft werden. Daher handelt es sich nicht um ein Differential-Zoll-System zur Abweisung gewisser Waaren, sondern nur darum, daß der Zugang derselben nach Deutschland durch Unterschiedszölle in solcher Weise „geregelt“ werde, daß Deutschland seinen Handel mit denselben selbst treibe, und befähigt sei, wenn die Umstände es erheischen, durch Uebertragung der differentiellen Zölle gegen den Zugang aus den Entrepots der fremden Vorländer, auf den Zugang aus andern Ländern eine repressive Erwiderung einer dem deutschen Handel zugefügten Unbill eintreten lassen zu können. Der Handels- und Schifffahrts-Bund bahnt daher den Weg, Differentialzölle zum Verbrauch einzuführen, wenn es den Umständen nach erspießlich erscheinen sollte, er führt sie aber nicht ein, sondern stellt nur eine organische Handhabe zur Ausübung einer Handelspolitik auf. Er will diese Organisation nicht einmal auf alle Waaren ausgedehnt wissen, sondern er beschränkt sie auf acht Hauptartikel, welche in der Regel den Stamm einer Ladung bilden, und bezeichnet diese als diejenigen, welche man bei dem hier vorliegenden Zwecke, kurz weg unter dem Ausdruck „deutscher Seehandel“ verstehen will zur Vermeidung stets wiederkehrender breiterer Bezeichnungen. Die Grundlage des ganzen Bundes ist daher in der in folgenden Worten gegebenen organischen Einrichtung desselben ausgedrückt:

> Feststellung dessen, was man unter deutschem Handel verstehen will; daher bleibende Absonderung des fremden Zwischenhandels nach Deutschland von dem eigenen deutschen Handel durch Auflegung eines Extrazolls von — Rthlr für den Centner auf gewisse Waaren bei der Einfuhr aus fremden europäischen Entrepots nach den verbündeten Staaten, zu erheben an den äußersten gemeinsamen Gränzen derselben.

Es ist daher nur davon die Rede, zu stipuliren, daß gewisse Artikel, aus europäischen Entrepots nach Dentschland gebracht, einem

Extrazolle zu unterwerfen sind, um diese gewissen Artikel auf den directen Weg nach Deutschland, unter Umgehung jener Entrepots, zu leiten, und dadurch den Handel mit diesen Artikeln in Deutschland stattfinden zu lassen. Es werden damit keinerlei Waaren von der Einfuhr nach Deutschland ausgeschlossen, denn es würde nichts im Wege stehen, daß z. B. die Holländer Ladung über Ladung von Java-Producten zum Verkauf nach Königsberg, Danzig, Stettin, Lübeck, Hamburg, Bremen, Emden, Cöln, Düsseldorf, Frankfurt und selbst Lindau am Bodensee sendeten, ohne irgend einen Zollaufschlag. Nur dürfen dergleichen Waaren nicht in Amsterdam gelagert und verkauft werden, denn diese Lagerung, dieser Umschlag, dieser Verkauf und Kauf in einem nicht deutschen Entrepot-Hafen wird unter „fremden Zwischenhandel" verstanden. Die Ladungen würden ausweise ihrer Schiffspapiere direct nach Deutschland bestimmt sein müssen, entweder nach einem Seehafen, oder über einen Seehafen nach einem Binnenplatze, zu welchem letzteren dann die Versendung vom Bord der Seeschiffe unmittelbar auf die übliche Weise geschähe, und in der Art wie sie in der Denkschrift angegeben worden.

Eine auf diese Weise gebildete Organisation des Handels kann in Deutschland, weder an der Ostsee, noch in Hamburg oder am Rheine ein erhebliches Interesse verletzen, da an die Stelle des ausfallenden Bezuges aus fremden europäischen Entrepots eine weit einträglichere Vermehrung des directen und eigenen Handels nothwendig treten muß, zumal von einer Vertheuerung dieser Waaren nicht die Rede sein kann, da sie bei unmittelbarer Zufuhr keinem Zollaufschlag unterliegen, und der Consument daher ganz unberührt bleibt, also der Verbrauch dadurch nicht abnimmt; dem deutschen Handelsleben aber würde allenthalben ein außerordentlicher Aufschwung ohne Zweifel zu Theil werden, und das solcher Gestalt geförderte deutsche Seegeschäft gewiß sehr dazu beitragen, eigene Unternehmungslust zu wecken, und die deutsche Handelskraft zu stärken.

Hierbei ist daher gar nicht die Rede von Differentialzöllen zur Abweisung gewisser Waaren, sondern nur von einer organischen Gestaltung des deutschen Handels, von einer Aneignung dessen, was ihm von Rechtswegen gebührt, von einer Verfügung wie sie in Spanien, Frankreich, England, Belgien, Holland, Dänemark und Schweden ebenfalls existirt, und wie sie auch für Deutschland nicht entbehrt werden kann, wenn dieses zu einer selbstständigen Handels-Politik übergehen will.

Die Vieltheiligkeit Deutschlands machte eine Organisation dieser Art bisher unmöglich, der deutsche Handels- und Schifffahrtsbund gewährt aber dazu das Mittel in der Gestalt gemeinsamer Extrazölle.

Dieses also, nämlich die Organisation des deutschen Handels durch Beschränkung des Handels nach Deutschland aus fremden Entrepots, wäre das allein zu Beschließende bei der Bildung desselben. Wie weit man dabei gehen will oder nicht, ist eine Frage der näheren Ausführung, sie afficirt die Grundidee nicht.

Alles was weiter in der Denkschrift über den Handels- und Schifffahrtsbund, die Bildung desselben angehend, hervorgehoben worden, betrifft nur die Feststellung der Formen in denen der Bund sich bewegen kann, wenn weitere Schritte in Befolgung einer Handelspolitik beliebt werden sollten und Bezeichnung der Zwecke, die man erstreben **kann** wenn man will. Es handelte sich auch hierbei nur um die Gliederung der verschiedenen deutschen Elemente, und um den Nachweis, daß der so gebildete deutsche Handels- und Schifffahrtsbund im Stande sei, nicht nur in seinem innern Verkehre sich auf gleiche Stufe mit andern Nationen zu stellen, sondern auch Repressalien gegen Fremde zu üben, wenn diese ihm versagen sollten, was mit Billigkeit verlangt werden kann. Deutschland sollte nicht mehr dem Auslande gegenüber commerziell wehrlos dastehen, und wie der deutsche Bund die militärische Wehrhaftigkeit Deutschlands bekundet, sollte der Handelsbund auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs Deutschlands Ehre hüten. Wenn aus der militärischen Organisation Deutschlands nicht folgt, daß dasselbe aus Muthwillen Eroberungskriege beginnen werde, sondern nur, daß es bereit und gerüstet sein will fremde Angriffe zurückzuschlagen, so wurde beabsichtigt in dem Handels- und Schifffahrtsbunde für dessen Zwecke nur eben dasselbe zu ermöglichen. Ohne Wehrhaftigkeit keine Achtung, das gilt in commerzieller wie in militärischer Hinsicht.

Ob der deutsche Handels- und Schifffahrtsbund daher die Waffen, die ihm in seiner Organisation in die Hand gegeben sind anwenden will, um die Einfuhr irgend einer Waare aus irgend einem Lande wenn sie direct nach deutschen Plätzen bestimmt ist, zum Beispiel Erzeugnisse von Java (die bis so weit nur zu beschweren sein würden wenn sie aus europäischen nicht deutschen, Entrepots kommen) höher zu besteuern, zum Zwecke Holland zu bewegen deutsche Schifffahrt und deutschen Handel in Java oder auch in Holland mit den nationalen gleich zu stellen, bleibt Gegenstand eines späteren Beschlusses des Bundes. Findet man, daß Deutsch-

land sich selbst dadurch benachtheiligt, so kann man dergleichen ja unterlassen. Gut aber mag es immer sein, daß das Ausland inne wird, Deutschland besitze nun die Mittel Härte mit Härte zu erwiedern, was denn schon die Folge haben dürfte, daß man sich hüten wird, diesem Bunde zu nahe zu treten.

In dem Vorschlage zur Bildung eines deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes liegt daher durchaus nicht zugleich derjenige der Einführung eines vollständigen Differential-Zoll-Systems in solchem Sinne wie dasselbe in andern Ländern eingeführt ist, es hat nur gezeigt werden sollen, daß jener, in seiner Einfachheit **geeignet ist** zur Ausführung eines solchen Systems zu dienen, ja sogar, daß in dem Mittel des gemeinsamen Aufschlagszolles auch eine Handhabe liege, gewisse Erzeugnisse ausländischer Industrie von den vereinten Bundesstaaten abzuwehren, ohne in den Steuerpositionen dieser Staaten gegen einander etwas zu ändern, dergestalt, daß der Handelsbund für einzelne bestimmte Gegenstände gemeinsame Schutzzölle wider das Ausland dabei einführen kann, ohne daß derselbe einen für alle Verbrauchssteuern gemeinsamen Zollverein bilde. Und wiederum kann nach dem Vorschlage auch in entgegengesetzter Richtung verfahren werden, indem man weder Differentialzölle bei directer Einfuhr, noch gemeinsame Schutzzölle eintreten läßt, und selbst so weit geht, Großbritannien, Schweden, Rußland und andere entferntere nicht an Deutschland zu Lande gränzende Länder, in die Categorie von Außereuropa zu stellen, wenn diese die vollständigste Gegenseitigkeit mit Deutschland eintreten lassen, oder solche Concessionen machen, daß Deutschlands Interessen dabei als völlig gesichert erscheinen. Freilich würde, wenn man dennoch einmal eine differentielle Behandlung eines fremden Staates hinsichtlich der directen Zulassung seiner Erzeugnisse vornehmen wollte, der Effect weit weniger wirksam sein, weil dessen Erzeugnisse nur den Umweg nach Deutschland über einen Europäischen in die Categorie von Außereuropa gestellten Staat zu machen brauchten, um zugelassen zu werden, allein der gezwungene Umweg würde doch immer schon dem betroffenen Lande lästig fallen und der Bund eine Ungunst als Erwiderung zu erkennen geben können.

Das Eigenthümliche des vorgeschlagenen Handels- und Schifffahrtsbundes in seiner fundamentalen Organisation, liegt daher darin, daß dem einzuschlagenden Wege der Bundeshandelspolitik in keiner Weise vorgegriffen, und nur so viel festgestellt wird, daß einige die Hauptbestandtheile der Schiffsladungen bildende außereuropäische Waaren nur gegen einen Aufschlagszoll zugelassen werden, wenn sie

vorher in einem, nicht deutschen, europäischen Hafen gelandet, gelagert und verkauft worden sind, zu dem Zwecke, um den Handel mit diesen Waaren zum Verbrauche der verbündeten Staaten den Genossen derselben zu reserviren, und folgeweise diesen Handel mit diesen Waaren in einen Bundeshandel umzugestalten auf welchen eine Handelspolitik begründet werden kann.

Die indirecte und naturgemäße Folge dieser Bestimmung wird allerdings sein, daß der Sinn für den Handel mit den zu bezeichnenden außereuropäischen Waaren überall in Deuschland mehr geweckt wird, und daß mit der Weckung dieses Sinnes die Lust zu eigenen Unternehmungen sich vermehre, welche dann nach Lage der Umstände und Verhältnisse in der einen Gegend sich auf Schifffahrt in der anderen auf Ausfuhr- und Einfuhr-Handel werfen mag.

Eine weitere sich von selbst ergebende Folge ist, daß die Staaten des Handelsbundes als ein Land (ein country) erscheinen, und daß wenn ein Land, wie zum Beispiel ganz neuerdings Frankreich, eine Zollermäßigung auf einige Waaren eintreten läßt, wenn sie mit nationalen oder Schiffen des Ursprunglandes eingeführt werden, die verbündeten Staaten in ihrer Gesammtheit als Ursprungsland erscheinen. Denn ohne dieses kommen dergleichen Verfügungen, wenn nicht durch specielle Verträge bereits vorgesehen ist, Deutschland nicht zu Nutze, weil, wenn etwa Preußen das Ursprungsland sein sollte, es nur dann davon Vortheil ziehen könnte, wenn in einem Ostseehafen ein preußisches Schiff eine Ladung für gedachtes Land einnähme; wenn aber Sachsen oder Baiern das Ursprungsland wäre, würde diesen jene Zollerleichterung gar nicht zu Theil werden können.

Endlich ist die wichtige Folge dieses Bundes, daß ein Band gefunden wird, welches alle deutsche Staaten, so verschieden auch ihre speciellen Steuersysteme sein mögen, vereinigt, um den inneren deutschen Verkehr zu verbessern und im freundlichen Vereine allmählig alle die Verkehrtheiten und Ungleichheiten zu beseitigen, welche das Vermächtniß früherer Jahrhunderte sind. Daß eine solche Vereinigung überall in Deutschland gewünscht wird, davon zeugen die Wechsel- und Post-Congresse und das allseitige Bestreben sämmtlicher Abgeordneter bei denselben, etwas Übereinstimmendes für das ganze Vaterland, trotz seiner Vieltheiligkeit zu Stande zu bringen.

In dem vorgeschlagenen Handels- und Schifffahrtsbunde liegt diesem nach nichts, was den Principien des freien Handels, insofern sich dieselben auf die Befugniß beziehen, an Waaren direct

einzuführen was man will, entgegentritt, es liegt darin aber auch nichts, was den Ansichten derer zuwider ist, welche ein Differential-Zoll-System in äußerster Strenge wünschen, es entspricht ferner den Ansichten derer, welche nur gelegentliche Repressalien in einzelnen Fällen begehren; es kann daher Allen dienen, je nachdem die Umstände an die Hand geben, daß das eine oder das andere Princip befolgt werde. Allen aber, die nach Deutschlands Einheit streben, muß es recht und lieb sein, daß Deutschlands Staaten zu einem commerziellen Bunde vereinigt werden, daß diese zur commerziellen Wehrhaftigkeit vorschreiten und daß der Nutzen von dem Zwischenhandel mit gewissen Waaren nach Deutschland, welcher bis jetzt in die Taschen Fremder geht, ein Gemeingut aller Genossen des Bundes werde.

Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund ist daher nichts weiter, als die Organisation einer Verbündung, und unterscheidet sich wesentlich von vielen andern Vorschlägen, welche sämmtlich die zu befolgende Handelspolitik selbst betreffen, die wie dargethan aber keinen Theil des „Handels und Schifffahrtsbundes" bildet, indem dieser sich darauf beschränkt, die Formen zu gewähren, in welchen die zu wählende Handelspolitik sich demnächst bewegen und zur That werden kann.

Freilich ist in der seiner Zeit verschiedenen deutschen Regierungen mitgetheilten, im Anhange befindlichen, Denkschrift vom 8. November 1844, der gemeinsame Aufschlagszoll ohne Zollvereinigung hinsichtlich der Verbrauchssteuern als ein Mittel angegeben zu dem Zwecke, den directen Handel mit außereuropäischen Ländern zu befördern, und empfohlen worden ihn anzuwenden, um eine differentielle Handelspolitik auszuüben. Der Gesichtspunkt dieser Denkschrift war aber kein anderer als derjenige, in der Kürze einen Ueberblick des Zustandes des deutschen Seehandels mit dem Auslande zu geben, und darauf hinzuweisen, daß ein kräftiges Abwehren durch vereinte Kraft aller deutschen Staaten ersprießlich und ausführbar sei. Der Vorschlag der Bildung eines deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes aber überläßt, wie oben hervorgehoben, die Frage einer differentiellen Handelspolitik und der Abweisung fremder Erzeugnisse künftigen Beschlüssen, und weicht in dieser Hinsicht von der die Sache zuerst anregenden Denkschrift vom 8. November 1844 ab. Wenn gleich daher der Handels- und Schifffahrtsbund die zu befolgende Handelspolitik der Zukunft überläßt, so ist doch versucht worden im II. Abschnitte einen Blick auf die Grundsätze zu werfen, welche etwa der

Bund zu seiner Richtschnur annehmen könnte, da derselbe sich doch irgend ein Ziel wird stecken müssen, welches zu erstreben ist. Sollte man es für geeignet halten diese Grundsätze zu modificiren, loser zu halten oder fester zu ziehen, so würde das die Grundidee des Bundes darum noch keineswegeg ändern, denn diese besteht, wie wiederholt erwähnt, nur darin, daß Deutschlands Staaten eine Handhabe gewinnen, auf ihren Seehandel Einfluß zu üben, um ihn, wenn sie wollen, gegen fremde Unbill schützen zu können, und ferner, daß diese Staaten sich zu einer Bundeseinheit verschmelzen, wie vor Zeiten die Städte des deutschen Hansabundes, um im Verkehre unter einander ein wahrhaftes Bundesverhältniß herzustellen, und dem Auslande gegenüber die commerzielle Ehre Deutschlands zu hüten, wie im Gebiete der Politik solches durch den Bundestag bisher hat geschehen sollen.

Seit dem Erscheinen dieses Versuchs, die Bildung eines deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes in der Kürze darzustellen, ist eine wahre Fluth von Denkschriften und Zeitungsartikeln über Deutschland hereingebrochen, in welchen theils für, theils gegen eine differentielle Handelspolitik gekämpft wird. Alle diese Schriften berühren diesen „Versuch" entweder gar nicht oder nur indirect und nebenbei. Selbst die Denkschrift der Commission des Hamburger Senats ist, ihrer Hauptttendenz nach gegen einen ganz andern Gegenstand, nämlich gegen ein Differential-Zoll-System zum Zweck der Unterstützung der deutschen Schifffahrt und des Handels, im Sinne wie wir dergleichen in Frankreich finden, gerichtet und hat nur die Möglichkeit im Auge, daß man dazu vielleicht in Deutschland übergehen könne. Es ist daher, von dem hier genommenen Standpunct aus, auch nichts zu widerlegen, weder in der eineu Richtung noch in der andern. Mit der Ansicht aber, welche sich gegen jegliche Gemeinsamkeit der deutschen Staaten in Handelsangelegenheiten erklärt, also princip-mäßig auch den Wechsel- und Post-Congressen entgegentritt, starr an dem Particularismus festhaltend, ist nicht zu rechten, auf sie kann daher auch nicht eingegangen werden. Ebenso wenig kann von der Ansicht Notiz genommen werden, welche, in Ermangelung genügender Gründe, annimmt, es werde die Gemeinsamkeit deutscher Staaten von Bremen aus nur deshalb empfohlen, weil dieses davon für sich einen ganz besonderen Vortheil erwarte. Es ist gewiß richtig, daß Bremen von gemeinsamen Schritten deutscher Staaten für sich Vortheile zu erlangen glaubt, allein nirgends hat Bremen etwas Exclusives beansprucht, sein Standpunkt war in

Allem und Jedem der allgemeine, der deutsche. Schwerlich möchte sich auch in Deutschland, außer Hamburg, ein Staat finden, dem, wenn man nur auf die nächste Zukunft sehen will, so wenig an dem Eintreten einer Handels-Gemeinsamkeit deutscher Staaten gelegen sein dürfte als grade Bremen, denn während von allen Seiten Klagen über Mangel an Erwerb ertönen, ist man in Bremen glücklich und zufrieden. Die Schifffahrt hat seit 20 Jahren der Lastenzahl der Schiffe nach, sich mehr als vervierfacht und ist im fortwährenden Steigen. Der Handel geht seinen ruhigen Weg, und nimmt von Jahr zu Jahr zu, und alle Kräfte im Innern des Staates arbeiten rüstig an der Entwickelung der Hülfsmittel des Handels und der staatlichen Einrichtungen. Aber, mag man fragen, wie kommt man denn in Bremen dazu, einen Handels- und Schifffahrts-Bund und bei jetziger Gestaltung der Dinge sogar eine Steuervereinigung unter angemessenen Verhältnissen zu empfehlen, wenn man daselbst glücklich ist und keine Aenderung wünscht? Die Antwort ist: der Handel der Seestädte kann nicht **dauernd** blühen, wenn das Hinterland verarmt. Nicht der Schwung des Patriotismus, nein, ganz davon abgesehen, sogar das reine, eigene Interesse ist es, was die Bremer erkennen läßt, daß wenn die Gewerbthätigkeit des Inlandes rückwärts schreitet, wenn dessen Wohlstand sich vermindert, und in Folge davon auch dessen politische Stärke und Ehre sinkt, die unausbleiblichen Folgen die Seestädte treffen müssen in der Abnahme ihres Handels und ihres Einflusses nach außen. Es ist der forschende Blick in eine ferne Zukunft, der die Bremer treibt, Maaßregeln zu bevorworten, die geeignet sind, dem Inlande seinen Wohlstand zu sichern und wo möglich zu vermehren, weil nur auf diesen sich dauernd ihr Wohlstand und ihr Glück gründen läßt. Das ist das Motiv der Bremer, wenn sie gemeinsame Handelsmaaßregeln empfehlen. Wie ihre Herzen für das Vaterland schlagen, gehört nicht in die Handelspolitik, diese kennt nur dürres Interesse und Anderes mag dabei aus der Berathung entfernt bleiben.

So wichtig aber auch für die Einheit Deutschlands eine allgemeine Zollvereinigung sein mag, das Wichtigere möchte aber dennoch bleiben, daß das vereinte Deutschland nach außen eine nationale Handelspolitik befolge, die, wie die Erfahrung bei dem jetzigen Zollvereine gelehrt hat, keinesweges eine natürliche Consequenz der Steuervereinigung ist. Ohne eine Organisation des Handels Deutschlands mit andern Ländern, ohne die Annahme bestimmter Grundsätze

für die Wahrung der nationalen Interessen, ist für Deutschland aus einer allgemeinen Steuereinheit keine erhebliche Frucht zu erwarten, ja in mehrfacher Hinsicht würden dabei nur Nachtheile in Aussicht stehen. Schon aus diesem Grunde dürfte es sich empfehlen mit der Feststellung bestimmter Principien in der auswärtigen Handels-Politik zu beginnen, die leitenden Behörden zu organisiren, und sodann im Hinblick auf jene das weitere Werk der Steuereinheit auszubilden. In dieser Weise würde Harmonie in die Gestaltung der Dinge kommen, und es einem Jeden von Anfang an klar vor Augen liegen, daß mit der deutschen Steuer-Vereinigung etwas ganz Anderes bezweckt werde, als mit dem bisherigen Zollvereine, welcher das Bild der Unzufriedenheit in seinem Innern und der Abneigung bei allen ihm nicht angehörenden Deutschen so unverkennbar dargeboten hat.

In diesem Sinne mag die 2. Auflage des deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes dem Publikum entgegen treten.

Das Bedürfniß einer Einigung der Staaten des Zollvereins mit denjenigen der Deutschen, jenem nicht angehörenden, Seestaaten in den Fragen des Handels und der Schifffahrt wird in allen Theilen unseres Vaterlandes gefühlt und besprochen. Man erkennt, daß bei dem gegenwärtigen Zustande der Dinge in Deutschland die Schifffahrt und der auswärtige Handel desselben sich zwar den Verhältnissen nach außerordentlich während der letzten zehn Jahre entwickelt haben, aber auch nicht minder, daß diese Entwickelung gewissermaaßen der Duldung fremder Nationen überlassen ist, weil es nur von diesen abhängt, durch ihre Gesetzgebung deutschen Handel und deutsche Schifffahrt in beliebig zu bestimmende enge Gränzen einzuschließen. Ist diese Gefahr auch nicht hoch anzuschlagen, solange verständige Machthaber an der Spitze jener fremden Nationen stehen, weil es in der Regel mit deren eigenem Interesse übereinstimmen dürfte, gegen das viel verbrauchende Deutschland auf die liberalste Weise zu verfahren, so können doch Launen und misverstandene Rücksichten auf Particular- und Local-Interessen Maßregeln über kurz oder lang ins Leben rufen, die den Interessen Deutschlands verderblich zu werden vermögen. Ja, in vielen fremden Staaten sind dergleichen Deutschland nachtheilige Maaßregeln in voller Anwendung, deren Beseitigung der Schifffahrt, dem Handel und der Industrie unseres Vaterlandes einen außerordentlichen Anfschwung verschaffen würde.

Gegen alle dergleichen bestehende und künftighin mögliche Beeinträchtigungen durch fremde Völker sind die deutschen Staaten dermalen völlig außer Stande etwas anderes zu erwiedern, als höchstens sich zu beschweren, worauf, wenn solche Klagen nichts fruchten, dann nur der Trost übrig bleibt, daß die Unermüdlichkeit deutscher Kaufleute schon Auswege finden werde, um in andern Regionen sich schadlos zu halten.

Die deutsche Langmuth ist zwar sehr groß und allezeit reich an Trostgründen, allein auch sie hat doch ihre Gränze. Das erwachende Ehrgefühl unseres Volkes ersehnt daher eine Einigung unter den deutschen Stämmen, um ein Mittel zu gewinnen, sich fremder Beeinträchtigungen erwehren zu können und in die Reihe der Völker einzutreten, die selbstständig ihren eigenen Handel überwachen und nöthigenfalls ihn zu schützen vermögen. Die Ehre und das Inter-

esse Deutschlands gehen dabei Hand in Hand. In dieser Sehnsucht, in dieser Bestrebung sind, man darf das wohl annehmen, so ziemlich Alle einverstanden.

Auf welche Erwerbzweige man auch blickt, auf Ackerbau, Industrie, Binnenhandel, Seehandel, Fluß- und Seeschifffahrt, für alle wird in der gesicherten Stellung des Verkehrs mit andern Völkern Aufhülfe gesucht. Es ist daher dieser Verkehr derjenige, dessen Sicherung und Entwickelung vor allen Dingen zunächst Noth thut. Die Landgrenzen Deutschlands sind im Osten, Westen und Süden von den Zolllinien von Nachbarvölkern umgeben, welche es ihrem Interesse gemäß erachtet haben, die Einfuhr aus jenem durch hohe Steuersätze auf ein geringes Maaß herabzuführen; die hauptsächlichste Vermittelung des deutschen Verkehrs mit andern Nationen findet daher über die Seegränze statt. Bei dieser Vermittelung kommt es insbesondere auf das Vorhandensein einer hinreichenden Handelsmarine an, ohne welche der Seehandel in Passivität überzugehen und den Operationen fremder, die Schifffahrt betreibender Völker, nach deren Interessen, anheim zu fallen pflegt. Eine eigene Handelsflotte, die den Bedürfnissen des Landes stets zur Verfügung steht, setzt das Letztere in den Stand seine Erzeugnisse allezeit im Wetteifer mit andern Nationen auf denjenigen Markt zu bringen der ihrer bedarf, und umgekehrt im Fall des eigenen Bedürfnisses, wie in diesem Jahre (1847), das Mangelnde herbeizuschaffen. In solchen Zeiten benutzt jede Nation ihre Schifffahrt zunächst für sich selbst; diejenige, welche einer eigenen starken Schifffahrt entbehrt, wird daher nur in so weit zum Absatze oder zur Einfuhr kommen, als Andere von ihrem Ueberflusse an Schiffen abzustehen vermögen, es sei denn daß dasselbe enorme Opfer in den Preisen zu bringen sich bereit fände. Das Meer und gute Häfen sind es daher nicht allein, welche einen gesicherten Seehandel verbürgen, sondern gleich wie das Land nur als Handelsstraße zu benutzen ist, wenn sich gute Wege oder Eisenbahnen auf demselben befinden, bilden die eigenen Schiffe die gesicherte Straße, welche allezeit über das Meer führt.

Es ist daher ganz in den Verhältnissen begründet, wenn man in Deutschland den Verkehr mit fremden Ländern als mit der eigenen Schifffahrt zusammenhängend betrachtet.

Diese aber, nämlich die eigene Schifffahrt, ist an der deutschen Seeküste bereits in solchem Umfange vorhanden, daß sie in Europa nur der Englischen an Größe nachsteht, sich mit Riesenschritten, wenigstens an der Nordsee, jährlich vergrößert, und in einem Zu-

stande der höchsten Blüthe erscheint. Es gebricht Deutschland daher nicht an den Mitteln, eine gesicherte Communication über das Meer mit aller Welt zu unterhalten. Sind diese Mittel aber schon so reichlich vorhanden, und noch weiterer Entwickelung im hohen Maaße fähig, so wird es darauf ankommen, sie für Deutschland nutzbar zu erhalten und zu verhindern, daß dieselben nicht zur Hebung des Handels zwischen andern Ländern verwendet werden, wozu ihre Tüchtigkeit sie vollständig befähigt, und wie es schon in erheblicher Weise seit einer Reihe von Jahren zur Praxis geworden ist.

Was jetzt schon von deutscher Schifffahrt andern Völkern nützlich wird, und bei der Zunahme jener künftig noch mehr werden dürfte, kann eben so wohl zum Nutzen Deutschlands verwendet werden, wenn dieses zu dem Entschlusse kommen sollte, seinen eigenen Seehandel selbst betreiben und nicht länger dulden zu wollen, daß die eine Hälfte desselben in fremden Händen sich befindet, und die andere der Gunst oder Ungunst fremder Völker ausgesetzt bleibt.

So wie alle Binnenstaaten Deutschlands das höchste Interesse haben, den Seehandel zum Behufe der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse belebt und durch eine eigene blühende Schifffahrt gesichert zu sehen, haben andererseits die Seestaaten das Interesse, das Inland industriereich und wohlhabend zu wissen, um möglichst viele Erzeugnisse desselben dem Auslande zuführen und die Producte des letzteren dahin absetzen zu können. Beide führt daher gleiches Interesse zu einander, und beide können nur dann naturgemäß sich entwickeln, wenn sie zu einander stehen und sich als zusammenhängendes Ganzes betrachten. Daß die commerziellen Interessen Deutschlands so liegen, daß das Inland der Seestaaten und ihres Seehandels wie ihrer Schifffahrt nicht entbehren könne, daß die Seestaaten andererseits ohne das Inland genöthigt sein würden, ihre Schiffe in die Frachtfahrt und in den Handel zwischen fremden Ländern zu werfen, ihre Fischereien auszudehnen und die Producte derselben statt ins Vaterland nach andern Ländern zu bringen, kurz einen Zustand herbeizuführen, der auf die Dauer sich als unnatürlich erweisen würde, kann wohl nicht in Abrede gestellt werden. Dennoch ist es noch nicht dahin gekommen, Deutschlands Handel als ein Ganzes auch formell zu constituiren, um ihn, so wie es bei andern Nationen der Fall ist, nöthigenfalls schützen zu können. Daran war aber, wie bei manchen andern guten Dingen, nichts Schuld, als die Getheiltheit unseres Vaterlandes in so viele kleine und unabhängige Staaten, und nicht minder die Geneigtheit unseres Volkes, die Dinge nicht

nehmen zu wollen wie sie einmal factisch vorliegen, sondern sie so anzusehen, wie man sie sich im Studirzimmer zurecht legt. Es kam hinzu, daß in den Staaten des Zollvereins sich die Meinung geltend machte, eine Constituirung des deutschen Handels als ein Ganzes könne erst dann eintreten, wenn auch alle Küstenstaaten sich demselben angeschlossen hätten, wobei man stets von der Voraussetzung ausging, daß die Organisation einer internationalen Handelspolitik aus solchem Anschlusse von selbst hervorgehen werde. Man schob daher die Anschlußfrage stets in den Vordergrund als das Mittel zum Zweck. In den Seestaaten dagegen fand man das Mittel dem Interesse derselben zuwider, und legte auf den Zweck auch keinen entschiedenen Werth, wenigstens sprachen sich öffentlich mehr Stimmen dagegen als dafür aus, weil man sich bei dem gegenwärtigen Zustande, und den freundlichen Beziehungen zu den hauptsächlichsten Handelsstaaten glücklich fühlte und ein genügendes Feld für Handel und Schifffahrt offen sah. Auf die Gründe, weshalb das Mittel den Seestaaten nicht zusagte, wird weiter unten zurückgekommen werden, hier genügt es anzuführen, daß dasselbe keinen Anklang finden wollte.

Da aber eine Einigung deutscher Staaten in den Fragen des internationalen Handels und der Schifffahrt nicht nach der fiskalischen Rücksicht auf Steuereinnahme bemessen werden kann, die bei der Errichtung des Zollvereins doch hauptsächlich maaßgebend gewesen ist, so ist nicht wohl einzusehen, weshalb diese dabei in Frage genommen zu werden braucht. Erkennt man jene Einigung im Zollverein als Zweck, den Anschluß als Mittel dazu, so wird man jenen doch auch willkommen heißen können, wenn er durch ein anderes, keine bestehende Interessen verletzendes, Mittel erreicht werden kann. So wie der Zollverein diesen Augenblick organisirt erscheint, fehlt ihm noch Alles, was zur Handhabung einer internationalen Handelspolitik nöthig ist. Er befindet sich noch in dem Stadium der ersten Entstehung, daher würde man mit dem Anschlusse der Küstenstaaten noch um nichts weiter sein. Soll ein deutscher Handels- und Schifffahrts-Bund zu Stande gebracht werden, so muß man ihn, ganz abgesehen von dem Steuerwesen des Zollvereins, des Steuervereins, Mecklenburgs und der Hansestädte, als einen größeren neuen Bund aller derjenigen deutschen Staaten betrachten, die es ihrem Interesse gemäß finden, daran Theil zu nehmen, was muthmaßlich Alle sein dürften, vielleicht mit alleiniger Ausnahme Oesterreichs, dessen vollständige Theilnahme durch seine Verbindung mit den übrigen Erb-

staaten wohl einige Schwierigkeit finden möchte. Wie ein solcher Bund bei der Verschiedenheit der Steuersysteme in Deutschland practisch zu machen sei, ist bereits in einer Denkschrift vom 8. November 1844 ausgesprochen. Diese, welche verschiedentlich mitgetheilt worden, und aus welcher einzelne Puncte zur Oeffentlichkeit gelangt sind, findet sich in der Anlage, da sie der Grund und Boden ist, auf welchem diese Abhandlung ruht, deren Kunde mithin bei der weiteren Erörterung vorausgesetzt ist.

Handelt es sich nun um die Errichtung eines Bündnisses unter deutschen Staaten, zum Zwecke der gemeinsamen Zurückweisung von Bedrückungen des deutschen Handels durch fremde Staaten und zur endlichen Herstellung und Sicherung eines gleichberechtigteu internationalen Verkehrs, also zu dem Zwecke der Erwirkung der möglichsten Handelsfreiheit, so werden folgende fünf Aufgaben in Erwägung zu ziehen sein.

I. Feststellung dessen, was man unter deutschem Handel verstehen will, daher Absonderung des fremden Zwischenhandels nach Deutschland durch Auflegung eines Extrazolles auf gewisse Waaren bei der Einfuhr aus fremden europäischen Entrepots nach dem Vereine an den äußersten Gränzen desselben.

II. Nachdem in dieser Weise der deutsche Handel eine organische Gestalt erlangt hat und zu einem deutschen Handel umgeschaffen ist, so daß man ihn übersehen und in Betreff seiner mit fremden Staaten Rechtsverhältnisse zu begründen im Stande ist, Vereinbarung unter den verbündeten Staaten, nach welchen Grundsätzen gemeinschaftlich oder einzeln mit fremden Staaten Verträge abzuschließen sind, und in welchen Fällen Repressalien gegen dieselben angewendet werden können.

III. Sicherstellung der Rechte aller verbündeten Staaten unter einander hinsichtlich des auswärtigen Handels, dahin gehend, daß die durch den Handel eines Platzes eingeführten Waaren in jedem der verbündeten Staaten so behandelt werden sollen, als wenn sie durch den Handel eines ihnen selbst angehörenden Platzes eingeführt wären, und daß hinsichtlich der Ausfuhr und Durchfuhr ebenso verfahren werden solle.

IV. Erwägung der allmäligen Beseitigung der Verkehrshindernisse.

V. Gleichstellung der Waaren-Fracht-Tarife auf allen Eisenbahnen in Deutschland.

I.

Was den ersten Punkt anlangt, so wird es wohl nicht des Beweises bedürfen, daß Deutschland ein größeres Interesse bei dem Waarenaustausche mit außereuropäischen Ländern und Colonien hat, als bei dem Waarenaustausche mit europäischen Ländern, wenngleich die Bedeutung des Letzteren keinesweges verkannt werden soll; es dürfte sich daher empfehlen, um nicht von Anfang an das System der Abwehr zu weit auszudehnen, zunächst den Handel mit außereuropäischen Ländern ins Auge zu fassen.

So lange es den Engländern, Holländern, Belgiern, Franzosen u. s. w. gestattet ist, die Producte außereuropäischer Länder so wie ihrer Colonien aus ihren Märkten nach Deutschland zu bringen, giebt es keinen deutschen Seehandel mit Außereuropa. Wird ein solcher Handel von vielen deutschen Staaten zwar auch betrieben, und sind auch alle Mittel vorhanden, seinen Betrieb vollkommen entsprechend auszudehnen, so gestattet doch die Zersplitterung dieses Handels nicht, auf den Theil davon, den Deutschland selbst betreibt, Maaßregeln der Handelspolitik anzuwenden, wenn der andere Theil, welchen andere Länder betreiben, nicht dadurch berührt werden kann. So lange daher die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse über andere europäische Häfen nach Deutschland offen ist, würden fremde Staaten den Handel mit deutschen Häfen verbieten können, ohne dadurch zu leiden, und andererseits könnte Deutschland den Handel eines fremden Landes mit seinen Häfen untersagen, ohne daß jenes darunter litte, weil ihm der Weg über andere europäiche Häfen ungehindert nach Deutschland offen stände. Der gegenwärtige Zustand stellt diesemnach den von deutschen Staaten betriebenen Seehandel als völlig wehrlos dar und dem guten Willen anderer Staaten Preis gegeben. Sobald aber von der Befolgung einer Handelspolitik von Seiten deutscher Staaten die Rede ist, wird zuvor der deutsche Seehandel deutsch gemacht werden müssen, damit der fremde Handel mit Deutschland auch wirklich mit diesem stattfinde.

Streng genommen, sind diesen Augenblick die deutschen Staaten nicht einmal im Stande, einen wirklichen gemeinschaftlichen Handelstractat mit einem fremden Staate abzuschließen, da sie gar nicht anzugeben vermögen, worin ihr Handel besteht; denn jetzt ist der englische, holländische, belgische, französische Handel auch der ihrige: wenn daher der andere Contrahent mit diesem nichts zu thun haben, wenn er diese Völker nicht Theil nehmen lassen will an den

Vortheilen des Waarenaustausches zwischen den tractirenden Ländern, so können die deutschen Staaten auch nicht einmal zu einem Handelstractate kommen.

Nur wenn die Schiffe und die Zufuhren des Auslandes wirklich nach den Häfen oder Entrepots des Vereins deutscher Staaten gelangen, und dahin gelangen **müssen**, um Zugang zu dem Vereine zu haben, ist es möglich, diese mit beschwerenden Abgaben zu treffen. Müssen sie das nicht, und können sie sich beschwerenden Abgaben dadurch entziehen, daß sie den Weg über fremde Häfen nehmen, so kann jede beschwerende Maaßregel nur die Wirkung haben, den Verein selbst zu benachtheiligen, indem sie den fremden Handel aus seinen Häfen treibt, ohne den fremden Staat auch nur zu belästigen.

Das erste Erforderniß eines Handelsbündnisses unter deutschen Staaten ist daher die organische Einrichtung der Absonderung des fremden Zwischenhandels von dem eigenen Handel des Vereins. Das Mittel, welches dazu in Anwendung gebracht würde, könnte zugleich als dasjenige bezeichnet werden, welches in dem einen oder andern Falle als Repressalie wider die Beeinträchtigung des dann constituirten deutschen Seehandels gebraucht würde. Denn der Verein muß eine Waffe haben, mit welcher er kämpft, er kann diese sich nicht erst in jedem vorkommenden Falle verschaffen, und zwar um so weniger, als der Verein aus vielen Theilnehmern besteht und bald der Eine bald der Andere eine Maaßregel verhindern könnte durch das Vorgeben, daß die Waffe ihm nicht zusage.

Die Waffe aber würde bestehen in einem Aufschlagszolle auf Waaren, zu erheben an den äußersten Gränzen der verbündeten Staaten, hinsichtlich dessen die Zollbeamten aller Staaten den Dienst wahrzunehmen hätten. Es ist über diesen Aufschlagszoll in der oben erwähnten Denkschrift vom 8. November 1844 schon eine Erläuterung gegeben, indessen dürfte hier noch über die Weise, wie derselbe zur Absonderung des fremden europäischen Zwischenhandels nach den deutschen Staaten von deren eigenem Handel zu handhaben ist, einiges zu bemerken sein, und dabei zunächst der Blick auf den Handel mit Ländern außerhalb Europa genommen werden. Ist die Maaßregel erst für diesen Fall angeordnet, so wird es keine Schwierigkeit haben, sie als Waffe der Abwehr auch auf andere Fälle anzuwenden. Da die sich verbündenden deutschen Staaten hinsichtlich des Aufschlagszolles, der gänzlich gesondert von ihrem eigentlichen Steuerwesen zu halten ist, in einen großen handelspolitischen Zollverband treten, der

keinen fiscalischen, sondern nur einen commerziellen Zweck hat, so wird die gewohnte Steuererhebung davon gar nicht afficirt. Der Aufschlagszoll liegt außerhalb dieser. Durch ihn wird beabsichtigt, gewisse transatlantische Waaren, wenn sie aus andern europäischen Ländern, also durch die zweite Hand, ankommen, von Deutschland wo möglich gänzlich abzuhalten, daher gewünscht, daß, im allgemeinen Interesse, derselbe gar nicht zur Erhebung komme, weil in diesem Falle der Zweck, daß Deutschland durch seinen eigenen Handel mit außereuropäischen Ländern seinen Bedarf von den hauptsächlichsten Colonialwaaren erhalte, schon als erreicht erscheinen würde. Die Möglichkeit, daß nach Verlauf einiger Jahre die Aufschlagszölle gar keine Einnahme liefern könnten, läßt es schon nicht zu, kostbare Einrichtungen zu deren Erhebung zu treffen. Diese werden auch, mit Ausnahme weniger kurzer Gränzstrecken, nicht nöthig sein, denn der Zollverein hat bereits seine Zolllinien an allen Gränzen, der hannover-oldenburgische Steuerverein nicht minder, und in den Seeplätzen fehlt es an einer Controle für die Schifffahrt schon jetzt nicht. Schwieriger ist es allerdings an der Ostseite der Elbe, indem Mecklenburg dermalen noch ein Gränzzollsystem fehlt. Den jetzt zum Behufe der gesetzlichen Steuererhebung angestellten Gränzzoll-Officianten würde außer ihrer gewöhnlichen Dienstinstruction noch eine andere wegen der Aufschlagszölle ertheilt werden, daher die aus diesen hervorgehende Einnahme keine Erhebungskosten von Belang hervorrufen. Es muß angenommen werden, daß diejenigen Staaten, welche an diesem Bunde Theil nehmen und mit Landgränzen wider das Ausland versehen sind, ein Gränzzollsystem einführen werden, dafern sie ein solches noch nicht haben, zum mindesten für diesen Zweck, weil sonst deren Theilnahme unausführbar ist. Kann man dieses voraussetzen, so ist die Manipulation der Erhebung der Zölle und der Beaufsichtigung nicht sehr schwierig. Denn an der ganzen Seeküste dienen die Schiffspapiere als untrüglicher Beweis, woher ein Schiff gekommen ist, und da hinsichtlich eines solchen nur bei dessen Ankunft bewiesen zu werden braucht, daß es seine Ladung in einem Hafen außerhalb Europa eingenommen hat, um ohne weitere Beaufsichtigung in gewohnter Weise zum Entladen zu kommen, so ist das Verfahren eben so einfach für die Officianten wie für die Kaufleute, indem jedes Schiff die nöthigen Beweisstücke stets bei sich führt, und mit der Vorzeigung derselben frei sein würde. Dagegen würden auch alle aus europäischen Häfen kommenden Schiffe ihre Manifeste bei der Ankunft vorzuzeigen haben, und im Falle sich etwas von den enumerirten Artikeln am

Bord befände, dieses bei der Landung zu wiegen sein und der Empfänger sofort den Aufschlagszoll zu entrichten haben, sofern nicht damit eine Wiederausfuhr beabsichtigt sein sollte, in welchem Falle es in jedem Hafen gestattet sein müßte, dergleichen Waaren unter Verschluß zu deponiren. Die Gestattung einer Deponirung der beschwerten Waaren unter Verschluß zum Zweck der Wiederausfuhr kann unter keinen Umständen schaden, denn der Zwischenhandel auch mit den beschwerten Waaren nach andern europäischen Ländern hat mit der Einfuhr in Deutschland nichts zu thun, er beschäftigt Menschen und Schiffe, und wenn derselbe nicht gestattet wäre, würde er von andern nicht deutschen Plätzen aus betrieben werden.

Bei der Einfuhr über die Landgränze würde, in sofern dem Verein nicht z. B. in Antwerpen ein besonderes Vereins-Enterpot eingeräumt wäre, die Zulassung der enumerirten Waaren an die Bedingung geknüpft sein, daß der Empfänger, deutsche Spediteur, unter Umständen auch der Waarenführer, durch ein Consulats-Certificat vom Seelandungsplatze den Nachweis liefere, daß die Waare mit dem Schiffe N unter der und der Flagge von der und der Stadt außerhalb Europa an den Herrn A. B. in einem Orte, der den verbündeten Staaten angehört, adressirt und durch Herrn C. D. in Antwerpen, Rotterdam, oder wo es sein mag, weiter spedirt sei. Ein solches Certificat wird in der Regel ein völlig ausreichender Beweis sein, denn es kommt hierbei wenig darauf an, ob einmal ein geringfügiger Unterschleif stattfindet, da die gewöhnlichen Steuern ohnehin mit allen ihren Formen in Kraft bleiben und die Aufschlagszölle keinen fiscalischen, sondern nur einen handelspolitischen Zweck haben, der auch unfehlbar selbst in dem Falle erreicht wird, wenn z. B. mitunter ein ursprünglich 80 ℔ wiegender Sack Caffee in einen andern von 100 ℔ verwandelt würde. Bei den meisten Artikeln wird ein Unterschleif indessen sehr schwierig sein. Alles was von den über die Landgränze kommenden Artikeln nicht mit einem solchen Certificate versehen ist, zum Beweise der directen Sendung aus einem begünstigten außereuropäischen Hafen, würde dem Aufschlagszolle unterliegen. Ist auch nicht zu verkennen, daß an der Landgränze hinsichtlich der Aufschlagszölle, selbst bei der größten Aufmerksamkeit der Consuln und Officianten, Betrügereien vorkommen können, so ist andererseits an der Seeseite, wo man die Waaren sofort bei der Landung unter Aufsicht nehmen kann, eine Contravention beinahe unmöglich, da eine versteckte Verpackung der beschwerten Waaren unter nichtbeschwerten einestheils doch nur bei Kleinigkeiten geschehen könnte,

anderntheils aber wegen der Kosten, die damit verbunden sind, nur in wenigen Fällen sich verlohnen möchte.

Nach Entrichtung des Aufschlagszolles würden die beschwerten Waaren gleich den unbeschwerten bei dem Uebergange aus dem einen deutschen Steuerverbande in den andern den gewöhnlichen gesetzlichen Steuern unterworfen sein, und weiter gar keine Veränderung eintreten.

Vom bremischen Standpunkte genommen, ergiebt sich, daß die Betriebsweise des Bremischen Handels dadurch in keiner andern Weise berührt wird, als daß dasjenige, was von den Artikeln durch den Zwischenhandel anderer europäischer Häfen bisher nach Bremen zum Absatze nach dem Innern Deutschlands gelangte, ausfällt, und daß, weil der fremde Zwischenhandel auch auf andern Wegen nicht mehr dem Bremischen Absatze in den Weg tritt, dem Unternehmungsgeiste der Bremer Kaufleute nach transatlantischen Ländern ein erweitertes Feld geöffnet wird, dessen Benutzung dann lediglich davon abhängt, ob dieselben mit dem bisherigen Schwunge ihre Unternehmungen auszudehnen wagen, und ob der Staat ihnen in Erleichterung des Handelsbetriebs vermittelst seiner Einrichtungen und Verkehrs-Anlagen genügend zu Hülfe komme. Aber auch vom Standpunkte des gesammten Deutschlands verhält sich hinsichtlich des letzteren die Sache nicht nur eben so, sondern hier müssen die Früchte noch viel auffallender hervortreten. Einestheils fällt der Vortheil des Aufschwunges des Seehandels nicht blos auf die am Meere liegenden Länder, sondern er verbreitet sich über die Gesammtheit des deutschen Volkes, denn mit jenem Aufschwunge hält der Absatz der Erzeugnisse der Industrie gleichen Schritt, dafern die Industriellen auch ihrerseits sich rühren, und tüchtige und preiswürdige Gegenstände der Ausfuhr liefern. Anderntheils wird dem ganzen Handelsstande Deutschlands dieselbe Gelegenheit zur Betreibung eines directen außereuropäischen Seehandels geboten, als demjenigen der Küstenstaaten, was bis jetzt nicht der Fall war. Bisher erdrückten der belgische und holländische Zwischenhandel, und das holländische Monopolsystem des Javahandels alle Unternehmungslust zu fernen Beziehungen in der südwestlichen Hälfte Deutschlands. Fallen jene Hindernisse aber weg, so wird man in Anknüpfung ferner Verbindungen seinen Vortheil finden, der Vortheil weckt Lust zur Sache, man wird Bekanntschaften anknüpfen, und in kurzer Zeit werden wir binnenländische Märkte von Colonialwaaren erscheinen sehen, an welche jetzt Niemand denkt. Das ganze Land wird in den Strudel des Welthandels gezogen werden, und durch die Ausführung von Eisenbahnbauten wird man im fernsten Süden

so leicht daran Theil nehmen können, als in der Nähe des Meeres. In dieser Maaßregel vereinigen sich daher die Interessen aller deutschen Staaten, und Alle werden zu der Ueberzeugung gelangen, daß es einen „deutschen Seehandel" giebt, der nicht mit Fremden getheilt zu werden braucht.

Endlich entsteht noch die Frage, wozu die aus den Aufschlagszöllen zu erhebenden Gelder zu verwenden seien? Ob die Officianten der Hansestädte, ob diejenigen des Steuervereins, ob diejenigen des Zollvereins die größten Erhebungen zu machen haben werden, wer vermag das mit Sicherheit anzugeben? So viel aber kann nicht zweifelhaft sein, daß die zu erhebenden Summen Eigenthum der sich verbündenden Staaten sind. Ob aber es sich empfehlen werde, eine jährliche Vertheilung nach der Bevölkerungszahl, oder einem sonstigen Modus vorzunehmen, möchte noch einer Erwägung zu unterziehen sein. Die ganze Einnahme soll ihrem Zwecke nach nicht den Character einer Verbrauchsteuer haben, ja es ist sogar zu wünschen, daß sie gar keinen Ertrag liefern möge, weil sie nur dann vollständig ihren Zweck erreicht haben würde; sie gehört daher nicht in die Rubrik der gewöhnlichen Einnahmen der Staaten. Bisher mangelte es in Deutschland an einem Fonds, der Gemeingut sei, aus welchem Ausgaben, welche dem Wohle der Gesammtheit frommen, bestritten werden können. Es sind aber der frommen Wünsche gar manche vorhanden, zu deren Erfüllung die Mittel fehlen. Unter Andern sind dahin zu rechnen: eine commerzielle Vertretung der sich verbündenden deutschen Staaten im Auslande, ein Schutz der Auswanderung, event. Colonisation, endlich die allmählige Anschaffung und Unterhaltung einiger Kriegsschiffe, nicht um mittelst derselben in die Reihe der Seemächte zu treten, sondern um gegen Willkühr und Uebermuth wenigstens der Mindermächtigen einen Halt zu haben. Sammelte sich ein ansehnlicher Fonds, so möchte selbst in Ueberlegung zu ziehen sein, ob derselbe nicht das Mittel darböte, zu transatlantischen Dampfschifffahrten die Appropriation zu liefern, mit der Bedingung, daß jederzeit die Staaten gegen Entschädigung diese Dampfer sich aneignen und als Kriegsschiffe verwenden könnten. Kurz, an gemeinnützigen vaterländischen Zwecken wird es nicht fehlen, und daher wäre sehr zu wünschen, daß man den sich aus den Aufschlagszöllen ergebenden Fonds nicht vertheile, sondern sich sammeln lasse zu nützlicher Verwendung für die Gesammtheit. Das Ausland, nicht der Consument muß den Aufschlagszoll bezahlen, denn die Waaren, welche demselben unterworfen werden, müssen um so viel im Preise

zurückgehen, als nöthig ist, um ungeachtet der Beschwerung auf den deutschen Märkten gleichen Preis mit den nicht beschwerten halten zu können; es ist daher auch entsprechend, wenn man die solchergestalt durch das Ausland zusammengetragenen Gelder verwendet, um den sich verbündenden deutschen Staaten im Auslande Achtung zu verschaffen.

Von mehreren Seiten ist die Idee angeregt worden, daß die deutschen Staaten eine gemeinsame Schifffahrts-Politik durch Abgabenerhöhung auf den Schiffskörper, also durch einen Schiffszoll, handhaben könnten, weil dergleichen Unterschiedsbelastungen in einigen andern Ländern vorkommen. Auch hierüber dürfte Einiges erwähnt werden. Man hat dabei übersehen, daß in Deutschland die Verhältnisse ganz anders sind als in andern Ländern. Nach England und andern Ländern kann vermöge der geographischen Lage gar keine Einfuhr stattfinden als über die eigenen Häfen. Daher haben diese auch die Auflegung eines Schiffszolles in ihrer Gewalt. Andere Länder, wie z. B. Frankreich, belegen alle Einfuhr von Waaren, die sonst seewärts kommen, an den Landgränzen mit einem so hohen Aufschlagszoll, daß die Einfuhr lediglich auf den Seeweg verwiesen ist. Bei Deutschland ist ein Gleiches aber nicht möglich. Ein großer Theil des Landes ist so belegen, daß er einer Einfuhr über die holländischen und belgischen Häfen nicht wohl entbehren kann; da aber Deutschland hier nur Landgränzen hat, wo es keinen Schiffszoll erheben kann, so würde eine drückende Belastung, z. B. spanischer Schiffe in den deutschen Seehäfen, diese ohne weiteres in die holländischen und belgischen Häfen führen, und deren Waaren über diese nach Deutschland importirt werden, zum großen Nachtheil der deutschen Seestädte. Für Deutschland erscheint ein namhafter Extrazoll auf die Schiffe einer zu benachtheiligenden Nation daher als **gänzlich unausführbar**. Hat man mit der Erhöhung einer Schiffsabgabe nur den Zweck, ein äußeres Zeichen von Unzufriedenheit irgend einer Nation zu geben, ohne wirksam deren Schifffahrt beeinträchtigen oder abweisen zu wollen, so mag auch ein Schiffszoll anwendbar sein, allein die Sache läuft dann im Grunde auf eine Spielerei hinaus, und wird schwerlich zu Folgen führen. Sie kann aber in jetziger Zeit um so weniger zu Folgen führen, weil die Anlage der Eisenbahnen und die Vorzüglichkeit der vielen ergänzenden Landstraßen längst die frühere Ansicht von begränzten Handelsrayons der Seestädte zu nichte gemacht hat, dergestalt, daß wenn man z. B. in den Ostseehäfen irgend eine fremde Flagge benachtheiligen wollte, ohne

das Gleiche in den Nordseehäfen einzuführen, dieselbe unfehlbar sich in Hamburg häufen würde, um denselben Handel über diesen Platz mit dem östlichen Deutschland zu betreiben. Würden aber die deutschen Nordseehäfen solcher Flagge die gleiche Ungunst bezeugen, so möchte es Holland seinem Interesse angemessen finden, sie unbeschwert zuzulassen, um mit der in Erwartung stehenden Eisenbahn von Amsterdam über Osnabrück, Minden u. s. w. den Handel jener Flagge mit Deutschland nach seinen Häfen zu ziehen. Ganz anders aber stellt sich die Sache, wenn der Handelsbund seinen Seehandel, seinen eigenen Häfen und Entrepots reservirt, den fremden Zwischenhandel von dem Vereins-Seehandel trennt, so daß die fremde Schifffahrt und der fremde Handel nur durch Vereins-Häfen und Vereins-Entrepots mit den Vereins-Staaten in Berührung kommt. Erst dann kann auch der Verein Schiffs-Abgaben wirksam erheben; er wird nur dafür zu sorgen haben, daß wenn er in einem fremden Lande ein Vereins-Entrepot acquirirt, ihm auch das Recht zu Theil werde, in demselben Abgaben auf Schiffe, welche Waaren in das Entrepot bringen, zu erheben. Da dieses aber vielleicht einige Schwierigkeiten haben dürfte, so möchte es sich empfehlen, den zur Abweisung des fremden Zwischenhandels vorgeschlagenen Aufschlagszoll auch als die Waffe zu gebrauchen, um in der Handels- und Schifffahrts-Politik den Vereinsstaaten ihr Recht zu verschaffen.

Die sich verbündenden Staaten können daher erst nach geschehener Absonderung des fremden Zwischenhandels von dem eigenen Seehandel, mittelst der Auflegung eines Extrazolles auf die durch jenen eingeführten Waaren, anfangen daran zu denken, eine eigene Handels- und Schifffahrts-Politik zu befolgen und den Versuch zu machen, andere Staaten zur Befolgung eines liberalen Verfahrens gegen Deutschland zu vermögen. Gedachte Maaßregel ist daher als eine organische Einrichtung der Verbindung zu betrachten, die nur mit der Verbindung selbst wieder aufhören kann, weil ohne sie der Verein kein Handelskörper ist, und ohne sie sich völlig außer Stand befindet, sich bei fremden Handelsstaaten Geltung zu verschaffen.

Da aber der Handel mit außereuropäischen Ländern, wenigstens die Einfuhr von da her, durch 6 bis 10 Hauptartikel repräsentirt ist, wovon der eine oder andere immer den Hauptbestandtheil einer Schiffsladung ausmacht, so wird es genügen, die Maaßregel etwa auf folgende Artikel zu beschränken:

Baumwolle, Thran, Taback, Zucker, Caffee, Reis, Häute, Farbehölzer,

welchen, nach Maaßgabe der Umstände, immer noch einige hinzugefügt werden können.

Eine Besorgniß, daß der Preis dieser Artikel in den Vereins-Entrepots in Folge der Beschränkung der Einfuhr von anderen europäischen Ländern einen Aufschlag erfahren werde, muß als eben so unbegründet erkannt werden als eine gleiche Besorgniß in den französischen und belgischen Häfen. Denn die französische Handelsschifffahrt kann so wenig wie die belgische in einen Vergleich mit der deutschen Schifffahrt gebracht werden, und dennoch versorgen americanische Schiffe die französischen und belgischen Märkte vollkommen zur Genüge mit außereuropäischen Waaren. Grade der Umstand, daß, nach dem Eintreten gedachter Beschränkung die Deutschen ihre Märkte für sich allein haben, wird diese zur außerordentlichsten Ausdehnung ihrer Operationen veranlassen, und eben so werden dritte gleichberechtigte Nationen ihre Sendungen nach Vereins-Entrepots machen, so wie sie es bisher nach den andern Märkten gethan haben, und daher wird jene Besorgniß sich sicher als ganz ohne Grund erweisen, im Gegentheil sich bald zeigen, daß die Vereinsmärkte den Bedarf des Vereins in reichhaltigerer Auswahl befriedigen, als bisher die größere Zahl derselben es zu thun im Stande war.

Endlich könnte man gegen diese organische Einrichtung des Handelsbundes noch einwenden, daß die Rheinlande, weil sie mit dem Meere nur durch holländische, belgische und französische Häfen verbunden sind, die Einfuhr von diesen aber mit dem Aufschlagszolle belegt werde, nun genöthigt sein würden, ihre Beziehungen von den 8 Artikeln lediglich von den deutschen Häfen an der Nordsee zu machen. Dem ist aber keinesweges also. Es ist schon erwähnt worden, daß die außereuropäischen Waaren, wenn sie von einem außereuropäischen Lande kommend, direct nach dem Vereine bestimmt sind, auch solches durch ein Attest eines Consuls oder Beamten bezeugt wird, und so transito durch Holland oder Belgien nach der Vereinsgränze gelangen, von dem Aufschlagszolle nicht betroffen werden. Die Rheinländer würden daher so gut wie die Vereins-Seestädter ihre Entbietungen von transatlantischen Ländern machen können, auch gleich ihnen Consignationen für fremde Rechnung empfangen. Ja, es mag sogar erwartet werden, daß grade die Rheinländer dabei am meisten gewinnen würden, weil die Märkte, welche bisher in Holland und Belgien für die Versorgung der Vereinslande bestanden, dann in die Rheinstädte nothwendig verpflanzt werden müssen. Es würde sich vielleicht sogar empfehlen, zu noch schärferer Trennung des

fremden Zwischenhandels von dem deutschen Handel, überall die Vorschrift anzunehmen, daß zur Zulassung in dem Vereine ohne Aufschlagszoll erforderlich sei, daß schon bei der Verladung in Häfen außerhalb Europa den Waaren die Bestimmung nach dem Vereine gegeben worden, um auch diejenigen Ladungen, welche etwa im Canale erst nach dem Vereine dirigirt werden möchten, mit in die Rubrik des fremden Zwischenhandels zu bringen. Diese Ausdehnung der Sonderung des fremden Zwischenhandels würde die Verbindungen der Vereinsbewohner mit den außereuropäischen Ländern außerordentlich vermehren, und gewiß bedeutend zur Zunahme des Absatzes deutscher Erzeugnisse beitragen, weil dann namentlich die Rheinländer nothgedrungen die fernen Verbindungen suchen müßten. Sollte man aber nicht das nöthige Vertrauen zu dem Unternehmungsgeiste der Rheinländer haben, oder diese sich selbst nicht die erforderliche Thatkraft zutrauen, so ist bereits darauf hingedeutet worden, daß der Verein sich bemühen könnte, etwa in Antwerpen ein Vereins-Entrepot einzurichten, wozu der bestehende Vertrag des Zollvereins mit Belgien bereits den Weg gebahnt hat. In diesem Entrepot müßte der Verein durch seine Beamten eben so wie in den Vereinshäfen operiren und Aufschlagszölle wie Schiffsabgaben erheben können, und andererseits den Schiffen aller Vereinsstaaten gestattet sein, Waaren von jedem Lande, aus welchem sie solche nach dem Vereine bringen können, auch in gedachtem Entrepot niederzulegen, ohne höheren Schiffsabgaben an die belgischen Staatcassen unterworfen zu sein als die belgischen Schiffe. Alle Einfuhr aus diesem Entrepot nach dem Vereine würde dann als aus einem Vereinshafen kommend behandelt werden. Der Unterschied der Errichtung dieses Entrepots gegen die obige Ansicht der directen Bestimmung transito über Antwerpen nach dem Vereine liegt lediglich darin, daß in ersterem Falle die Antwerpener die Adressaten der Waaren, im letzteren die Rheinländer es sind. In diesem letzteren Falle würden die Antwerpener ihre Importen von Außereuropa transito über Antwerpen nach Cöln zum Verkauf senden müssen, im anderen aber (nämlich demjenigen des Entrepots) den Verkauf in Antwerpen selbst besorgen können. Für die übrigen Theile des Vereins ist es gleichgültig, welche Einrichtung man hiezu wählen mag, nur für die Rheinlande selbst ist die Wahl von größerer Bedeutung.

Ob es wünschenswerth sei, von vorne herein die ursprüngliche Bestimmung der Waaren nach dem Vereine überall zur Bedingung der Zulassung ohne Aufschlagszoll zu machen, möchte indessen noch

wohl einer gründlichen Erwägung zu unterziehen sein, denn bei aller Zweckmäßigkeit dürfte es doch nicht ganz unbedenklich erscheinen, diese Bestimmung von Anfang an als Gesetz eintreten zu lassen, weil sie in die bestehenden Handelsverhältnisse gar sehr eingreifen würde, was thunlichst zu vermeiden als wünschenswerth erscheinen dürfte

Schließlich möge noch einer Idee Erwähnung geschehen, die in neuerer Zeit mehrfach vorgebracht worden ist, und darin besteht, an die Stelle des Aufschlagszolles auf die zu beschwerenden Waaren, in den Außenhäfen ein System von Licenzen einzuführen, in der Weise, daß man auf die nicht zu beschwerenden Einfuhren Bons ausgäbe, bei deren Vorzeigung und Einlieferung die Waaren, ohne weiteren Nachweis der Identität, zu den gewöhnlichen Tariffätzen zuzulassen seien. Käme daher z. B. in Hamburg eine Ladung von 4000 Sack Caffee direct von Brasilien an, so würde dem Importirenden ein Bon auf 4000 Sack Caffee gegeben, auf welchen er oder ein Anderer 4000 Sack Caffee, gleichviel was für welcher, überall in Deutschland zu dem gewöhnlichen Tarife einführen könnte. Es dürfte nicht überflüssig sein, diese Idee eiuer Erörterung zu unterziehen.

Es ist richtig, daß bei diesem Systeme nicht mehr Caffee (um bei einem Artikel stehen zu bleiben) in die verbündeten Staaten zum gewöhnlichen Tariffatze eingeführt werden würde, als wirklich in directer Fahrt oder unbeschwert in den Seehäfen angekommen wäre. Nicht minder richtig ist, daß den Zufuhren aus begünstigten Ländern eine Prämie zufallen würde, die denjenigen aus nicht begünstigten Häfen vorenthalten bliebe. Allein, man mag fragen, ist das denn die Absicht bei Einführung des Aufschlagszolles? Der Zweck des letzteren ist, die Einfuhr von Caffee von gewissen Häfen und Ländern zu erschweren, d. h. mit einem Extrazolle zu Gunsten einer gemeinsamen Casse zu belegen, nicht aber denjenigen, welche eine Caffee-Einfuhr von solchen Ländern, mit welchen man den Handel nicht beengen will, bewirken, eine Prämie zu schenken, welche in ihre Privatcassen flösse. Dieses würde aber bei dem Licenz-Systeme zuversichtlich der Fall werden. Denn ein jeder Brasilianer oder Nordamerikaner oder sonstiger Fremder, welcher eine Ladung Caffee nach St. Petersburg, oder Constantinopel oder sonst wohin zu senden hat, würde diese Ladung erst nach Hamburg gehen lassen, um dafür einen Bon á 2 Rthlr. für 100 Pfund zu erndten, und alsdann den Caffee nach seiner Bestimmung weiter gehen lassen, den Bon aber in Hamburg zu vielleicht 1½ Rthlr. per 100 Pfund verkaufen, auf welchen

dann indirect von London oder Amsterdam bezogener Caffee in die deutschen Staaten eingeführt werden würde. Es würde dann freilich auf dem Papiere stehen bleiben, daß aller Caffee, welcher nicht von dergleichen Bons begleitet wäre, aller Orten an der Zollgränze 2 Rthlr. per 100 Pfund mehr zu entrichten hätte, allein es dürfte gar wenig davon erhoben werden, weil die vorgedachte Operation die Mittel giebt, auch für zu beschwerenden Caffee die Bons zu erlangen. Das Licenzsystem würde daher zu einem Systeme regelmäßiger Geschenke an alle diejenigen werden, welche Handel zwischen außereuropäischen und europäischen Ländern treiben, die Caffee aus deutschen Häfen zulassen. Die Bons würden dagegen sich zu einem Handelsartikel umgestalten. Uebertriebe man die Einerndtung der Bons aber so sehr, daß dieselben eben so groß wären, als der Bedarf Deutschlands an Caffee, so könnte ihr Werth leicht auf einen halben Rthlr. vom Centner herabsinken, und mithin der Tarifsatz des Ausschließens von 2 Rthlr. auf einen halben Rthlr. herabsinken, und die ganze handelspolitische Maaßregel illusorisch machen. Tritt aber der kaum in Zweifel zu ziehende Fall ein, daß der deutsche Seehandel den ganzen Bedarf Deutschlands an Caffee liefert, so wie solches der Seehandel aller Länder bewirkt, welche die indirecte Zufuhr ausgeschlossen haben, dergestalt, daß die Bons gar keinen Geldwerth mehr hätten, so würde deren Versagung für die Zufuhr aus gewissen Ländern und Häfen gar keine Folge haben und diese nicht mehr beschwert werden können, indem an Bons auf begünstigten Caffee, der reexportirt worden, so viel Ueberfluß sein würde, daß man mit diesem den nominell beschwerten Caffee ohne höhere Steuern einführen könnte. Der Zweck, gewisse Zufuhren zu beschweren und abzuweisen, würde daher als gänzlich verfehlt zu erachten sein.

Aber auch in anderer Hinsicht erweiset sich die Idee als ganz unausführbar. Man denke sich, daß auf eine Ladung von 4000 Sack Caffee ein Bon ausgegeben wäre. Die 4000 Sack werden an 100 Käufer verkauft. Diese versenden jeder ihre 40 Sack, bei 5 und 10 Säcken nach Holstein, nach Norwegen, nach Mecklenburg, nach dem Steuervereine und nach dem Zollverein. Das nach dem Steuerverein Versendete gelangt in unversteuerte Niederlagen, wird von da theils zum Consum im Steuervereine, theils zur Wiederausfuhr in den Zollverein verkauft. In wie viel Theile muß da der ursprüngliche Bon umgeschrieben werden, und welche Einrichtungen werden in den unversteuerten Niederlagen des Steuervereins nöthig sein, um die Bons zu verkleinern! Man mag wohl fragen,

wie groß die Steuerbüreaus und deren Personal sein müßten, um diesem Bedürfniß zu entsprechen? Da aber die Ertheilung der Bons den Steuercassen keine Einnahme verschafft, so wird es etwas viel verlangt sein, wenn die Regierungen auf die Unterhaltuug dieser Masse von Schreibern und Localen noch bedeutende Verwendungen überher machen sollen.

Diesemnach dürfte die Idee eines Systems von Licenzen wohl bei Seite zu legen sein. —

II.

Nachdem in dieser Weise der deutsche Handel eine organische Gestalt erlangt haben wird und zu einem deutschen Handel umgeschaffen ist, so daß man ihn übersehen kann und in Betreff seiner mit fremden Staaten Rechtsverhältnisse begründet werden können, werden Vereinbarungen unter den sich verbündenden Staaten darüber zu treffen sein, nach welchen Grundsätzen gemeinschaflich oder einzeln mit fremden Staaten Verträge abzuschließen sind, und in welchen Fällen Repressalien gegen dieselben angewendet werden können.

Bisher war es den einzelnen deutschen Staaten nur möglich, Schifffahrtsverträge der gewöhnlichen Art mit solchen fremden Staaten abzuschließen, deren eigne Politik auf Gegenseitigkeit des Verkehrs gerichtet ist. Wenn Staaten dieser Art allen Völkern gestatteten, ihre Erzeugnisse zu gleichen Zöllen und Eingangsrechten ihnen zuzuführen, so gewährten sie diese Gunst auch den einzelnen deutschen Staaten ohne Schwierigkeit. Allein wenn ein fremder Staat sich weigerte, sich auf einen Reciprocitäts-Vertrag einzulassen, und fortfuhr, die Schifffahrt und den Handel des deutschen Staates nachtheilig zu behandeln, so war es dem einzelnen deutschen Staate nicht möglich, irgend etwas dagegen zu thun; er mußte sich die Unbill geduldig gefallen lassen. Sobald aber mehrere deutsche Staaten sich verbünden, um ihren Handel gemeinsam so zu organisiren, wie es alle andere Handelsvölker gethan haben, nämlich in der Weise, daß ihr Handel nur mittelst solcher Häfen und Entrepots mit andern Seestaaten in Berührung kommt, die unter ihrer eigenen Controle stehen, so werden sie mit in die Reihe der großen Handelskörper treten und wirkliche Handelsstaaten und Handelsmächte werden, worauf sie bis dahin keinen Anspruch machen konnten, da, wie schon gesagt, ihre ganze Politik sich nach Lage der Verhältnisse nur auf ihre Schifffahrt zu beziehen vermochte.

Treten aber deutsche Staaten gemeinschaftlich als ein Handelskörper auf, so werden sie durch die ihnen beiwohnenden, bis dahin vielfach unterdrückten Handels- und Schifffahrtskräfte, so wie durch den bei ihnen stattfindenden außerordentlich starken Verbrauch fremdländischer Erzeugnisse ein großes Gewicht im Verkehrsleben der Völker erlangen. Ihre Stimme kann nicht unberücksichtigt verhallen, und wenn sie auf der Bahn einer wahrhaft liberalen Politik vorschreiten, und sich darauf beschränken, den Uebermuth anderer Staaten zurückzuweisen und nöthigenfalls durch Repressalien zu erwiedern, so kann es wohl nicht ausbleiben, daß sie im großen Handel eine allgemeine Umwälzung zum Bessern herbeiführen werden.

Der deutsche Handelsbund wird, nachdem er sich organisch constituirt hat, sich über das Ziel zu vereinbaren haben, nach welchem er streben will, und welches alle Bundesgenossen als Zweck des Bundes anerkennen müssen. Dies Ziel dürfte bestehen in

A) Gleichstellung der Schifffahrt der Verbündeten bei directer und indirecter Fahrt in allen fremden Ländern mit der nationalen, unter Ausnahme der Küstenfahrt.

B) Gleichstellung der Erzeugnisse aller verbündeten Staaten in fremden Ländern mit denjenigen gleichartigen der begünstigtsten Nation.

C) Anerkennung der verbündeten Staaten als eine commerzielle Einheit, sowohl hinsichtlich ihrer Erzeugnisse als ihrer Schifffahrt.

D) In Betreff der Colonien europäischer Länder

a) Gleichstellung der Schifffahrt des Bundes mit derjenigen des Mutterlandes, vielleicht mit Ausnahme des Verkehrs zwischen dem Letzteren und dessen Colonien.

b) Gleichstellung der Eingangsrechte auf die Erzeugnisse der verbündeten Staaten mit denjenigen auf die Erzeugnisse des Mutterlandes.

c) Gleichstellung mit der Ausfuhr nach dem Mutterlande unter dessen Flagge in den Ausgangsrechten auf Waaren aus den Colonien mit Schiffen der Bundesstaaten nach diesen oder dritten Ländern.

d) Beseitigung monopolistischer Einrichtungen in den Colonien, welche einen Absatz fremder Erzeugnisse und einen Ankauf der Producte der Colonie erschweren oder unmöglich machen.

Das Ziel der Bestrebungen wird mithin sein, jede Zurücksetzung der Handels- und Schifffahrts-Interessen der verbündeten Staaten zu beseitigen, ohne fremden Staaten Dinge zuzumuthen, die nicht

mit einem billigen Verfahren vereinbar sind. Die verbündeten Staaten werden zur Gewährung der Gegenseitigkeit immer bereit sein, auch die Erzeugnisse der Colonien jederzeit zu den regelmäßigen Eingangsrechten auf ordnungsmäßigem Wege zulassen, sofern man ihren Schiffen und ihrem Handel dafür gewährt, was die Gegenseitigkeit erfordert und vorstehend angegeben ist.

Werden alle diese Dinge auch als Ziel der gemeinsamen Bestrebungen hingestellt, so folgt daraus noch nicht, daß alsbald gegen alle Länder, welche nicht den obigen Begehren nachkommen, durch Beschluß einer Bundes-Central-Gewalt mit Repressalien und mit der Waffe des Aufschlagszolls zu verfahren sein wird. Der Bund wird aus vielen Staaten bestehen, die schwerlich geneigt sein werden, ihre seit langen Jahren behauptete commerzielle Unabhängigkeit ganz und gar aufzugeben und an eine solche Central-Gewalt zu übertragen, auch die angeknüpften freundlichen Beziehungen zu vielen fremden Staaten aufzulösen, um zu erwarten, ob die Verbündung verstehen werde, gleiche freundschaftliche Bande für den Bund zu erhalten. Dieser soll überdieß nur bezwecken, jedem einzelnen Staate bei gleichen Bestrebungen in der Gesammtheit eine Rückstärkung zu geben, indem sich die Gesammtheit befähigt, fremde Uebergriffe gemeinsam abzuwehren. Die Art der Beschlußnahme der Verbündeten über abzuschließende Verträge und anzuwendende Repressalien wird daher eine andere sein müssen, als bei einem politisch einheitlichen Staate, oder wie bei einem Bundesstaate gleich den Vereinigten Staaten von America.

So wünschenswerth es ist, daß künftig alle deutsche Staaten nur in ihrer Gesammtheit Handelsverträge abschließen, daß nur **eine** Vertretung im Auslande stattfinde, daß deutsche Schiffe nur **eine** deutsche Flagge schmücke, daß **ein** Regiment des Handels und der Industrie, **eine** Vertretung beider und noch viele andere Dinge in das Leben treten, welche zu erstreben man nicht müde werden muß, so ist doch nicht zu verkennen, daß es unmöglich ist, Alles auf einmal zu schaffen. Wer zu viel will, erreicht nichts, und wer fliegen will, bevor ihm die Flügel gewachsen sind, fällt zu Boden. Daher möchte das Streben für jetzt nur auf das Erreichbare zu richten sein, ohne übrigens eine weitere Entwickelung der Handelseinheit aus dem Auge zu verlieren.

Bis jetzt bildet weder der deutsche Bund, noch der Zollverein, noch der Steuerverein, selbst die Hansestädte nicht, eine commerzielle Staatseinheit. Jeder Staat ist souverain, hat seine eigene anerkannte

Flagge, dafern derselbe die See berührt, und schließt seine Handelsverträge selbstständig für sich ab. Das Ausland kennt nur die einzelnen Staaten. So haben wir jüngst gesehen, daß selbst einige Zollvereinsstaaten, jeder für sich, einen ganz unausführbaren, daher practisch todten Handelsvertrag mit Portugal abgeschlossen haben, während andere Zollvereinsstaaten solches nicht thaten. Die Staaten des Steuervereins, Hannover nnd Oldenburg, haben jeder für sich ihre Handelsverträge, und selbst unter den Hansestädten kommen Beispiele vor, daß eine Hansestadt einen Tractat abschließt, den die andern nicht wollen. Andererseits giebt es auch wieder Beispiele, daß, wie es bei den Hansestädten in der Regel zutrifft, auch die Staaten des Zollvereins, wo es sich machen ließ, einen gemeinschaftlichen Vertrag abschlossen. Bei einer Vereinigung zu gemeinsamer Abwehr kann ein solcher Zustand nicht fortdauern, denn es würde sonst jedem einzelnen Staate überlassen sein, dasjenige, was man als gemeinsames Interesse anerkannt hat, über den Haufen zu werfen. Will man gemeinsamen Schutz, so muß man auch gemeinsames Handeln wollen. Es entsteht aber sodann die Frage, wer das gemeinsame Handeln leiten solle, und darin liegt die Schwierigkeit der sofortigen Lösung.

Preußen ist die bedeutendste Macht unter den Staaten, welche zunächst die neue Verbündung bilden dürften. Ihm würde daher das Präsidium gebühren. In vielen Fällen, vielleicht in den meisten, würde es unter der speciellen Mitwirkung derjenigen Staaten, deren Bewohner am unmittelbarsten von der betreffenden Frage berührt werden, also in Seehandel und Seeschifffahrt der Küstenstaaten, am geeignetsten sein, die Leitung der Unterhandlungen mit dem Auslande zu führen. Es giebt aber auch Fälle, in welchen solches keineswegs wünschenswerth sein möchte, ja in manchen würde es gar nicht ausführbar sein. Preußen ist eine europäische Großmacht, welche mitunter Rücksichten zu nehmen hat, die für kleinere Staaten nicht vorhanden sind. So sind es unter andern die Principien der Legitimität, welche jenen Staat hindern, die Unabhängigkeit eines sich neu bildenden Staates in America anzuerkennen, während die kleinen deutschen Handels-Republiken um dergleichen Rücksichten sich nicht zu kümmern haben, weil es aller Welt ganz gleichgültig ist, ob sie einen dergleichen Staat anerkennen oder nicht. Sie erkennen jeden Staat an, in dem sie Handel treiben, Absatz deutscher Erzeugnisse bewirken, Schifffahrt ausüben, überhaupt Geld verdienen können, und wenn sie dieses thun, dienen sie dem Interesse Deutschlands.

Ja, in Kriegszeiten kann die Großmacht Preußen in Verwickelungen kommen, die den kleineren deutschen Küstenstaaten fremd und fern bleiben, in welchen diese daher besser befähigt sein können, die Handelsinteressen Deutschlands zu wahren, als gedachte Großmacht. Endlich kommen häufig Fälle vor, wo ein rascher Austausch einer einfachen, einen bestimmten Gegenstand betreffenden Declaration sehr nützlich sein kann, die nicht würde ertheilt werden können, wenn vorab eine Berathung darüber mit vielen andern Staaten oder mit der entfernten leitenden Macht stattfinden müßte.

Dennoch bleibt es unerläßlich, daß ein einheitliches Verfahren in der Handelspolitik unter den sich verbündenden Staaten eintrete, wobei die eben hervorgehobenen Verhältnisse jedoch nicht unberücksichtigt bleiben dürfen. Wenn auch nicht in bestimmt vereinbarter Förmlichkeit, geben doch in einiger Hinsicht die drei Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg in dem Freundschaftsbunde, der unter ihnen besteht, einen Anhaltspunkt, vermittelst dessen sich der Weg finden lassen könnte, um zu einem einheitlichen Verfahren zu gelangen. Die durch die Umstände gebotene Gleichheit der Interessen und Bestrebungen in den drei Städten führte zu einer völlig übereinstimmenden Handelspolitik, und hatte zur Folge, daß, wenn ein Handels- und Schifffahrtsvertrag abzuschließen war, die Städte sich vorab unter einander beriethen, und die Eine, nach zufällig sich zeigender näherer Bekanntschaft mit den Staatsmännern des betreffenden Landes oder nach augenblicklich vorherrschenden Umständen, die Leitung der Unterhandlung übernahm. Die gleiche Ansicht über die gemeinsamen Interessen ersetzte jede vertragsmäßige Verabredung von Principien, und so entstand factisch eine naturgemäße Verbündung in der Handels- und Schifffahrtspolitik. Diese hinderte jedoch keine der drei Städte, besondere Verträge abzuschließen, die nur dem speciellen örtlichen Interesse der einen Stadt entsprachen, allein diese konnten den gemeinsamen Interessen niemals in den Weg treten, weil alle drei nach gleichen Grundsätzen handelten.

In ähnlicher Weise ließe sich vielleicht auch unter den sich verbündenden deutschen Staaten eine Einigung herbeiführen, bei welcher jedoch, weil die Zahl der Contrahenten größer würde, und diejenigen Interessen, welche man als Allen gemeinsam angehörend betrachten möchte, weniger klar und bestimmt vorliegen, als seither bei den drei Hansestädten der Fall war, zumal das Feld der Politik sich ganz anders gestalten dürfte als bisher, die von Allen anzunehmenden und zu befolgenden Grundsätze in bestimmten Sätzen vereinbart

werden müßten. Jeder der contrahirenden Staaten würde sich daher verbindlich zu machen haben, bei dem Abschlusse eines Vertrages, oder bei Eingehung einer Verpflichtung gegen einen der Verbündung nicht angehörenden Staat, von den vereinbarten Grundsätzen niemals abzuweichen, und ferner diejenigen Verträge, die einmal geschlossen sind, bei Ablauf der Vertragsfrist aufzukündigen, in so fern sie diesen Grundsätzen widerstreiten oder deren Geltendmachung sich als hinderlich erweisen sollten. Da diese Grundsätze aber schwerlich ewig die nämlichen bleiben, vielmehr eintretende Umstände in denselben eine erhebliche Aenderung hervorbringen können, so werden sie auf Zeit, und durch Gesammtbeschluß revocabel und veränderbar zu bestimmen sein. Endlich dürfte auch dahin vorgesehen werden müssen, daß der gemeinschaftliche Aufschlagszoll gegen fremde Länder, also gegen deren mit ihren Schiffen eintreffende Waaren, oder gegen deren Erzeugnisse überhaupt angewendet werden könne, wenn sie den Handel und die Schifffahrt einzelner der verbündeten Staaten oder aller verbündeten Staaten in denjenigen Dingen benachtheiligen, die man als der Gemeinschaftlichkeit angehörend und als gemeinsam zu schirmen betrachtet.

Wenn auch unter diesen Beschränkungen es jedem der verbündeten Staaten unbenommen sein müßte, für sich einen besonderen Handelsvertrag abzuschließen, so würde doch dahin zu streben sein, daß möglichst vor der Anknüpfung von Unterhandlungen den Verbündeten von der Sache Kunde gegeben werde, in so fern es sich nicht um ausschließlich örtliche untergeordnete Dinge handelt, damit berathen werden könne, ob nicht vorzuziehen sei, den fraglichen Vertrag gemeinschaftlich zu schließen, und denjenigen Staat mit der Leitung der Unterhandlungen zu beauftragen, welcher vermöge seiner Lage, seiner speciellen Kunde der dabei vorkommenden Fragen und wegen sonstiger Verhältnisse besonders dazu geeignet erscheint.

Im Allgemeinen aber dürfte es sich empfehlen, mit dem Abschließen von Verträgen höchst sparsam zu sein, und nur unter ganz besonderen Umständen dazu zu schreiten. So lange jeder kleine deutsche Staat für sich allein stand, und in der Gesammtheit Deutschlands keine Rückstärkung hatte, konnte der Einzelne nur durch vertragsmäßige Bestimmungen eine Gewähr für seinen Handels- und Schifffahrtsbetrieb finden. Finden aber Alle in der Verbündung ihre Stärke, finden sie in den gemeinschaftlichen Gesetzen das Mittel, fremdes Unrecht stets erwiedern zu können, so wird ihnen dieses selten zu Theil werden, und die Veranlassung den Abschluß von Handelsver-

trägen zu suchen, wird in der Regel nicht mehr vorhanden sein. Der starke Staat, im Bewußtsein seiner Macht, braucht nicht zu bitten, er kann fordern. Ihm wird bereitwillig gegeben, was ihm von Rechtswegen zukommt, dieses muß er, mehr aber darf er nicht fordern. Dazu aber sind Tractate selten nöthig, es machen sich die Dinge aus schuldiger Achtung von selbst, und wenn man zum Abschlusse eines Tractates schreitet, sollte man es im wesentlichen nur als eine völkerrechtliche Courtoisie betrachten. Nachdem daher ein wirklicher Handelsbund unter deutschen Staaten zu Stande gekommen sein wird, muß jeder Einzelne erkennen, daß im gewöhnlichen Laufe der Dinge es für ihn allein nicht mehr an der Zeit ist, sich mit einem fremden Staate in Unterhandlungen einzulassen, daß vielmehr für einen solchen Fall schon ganz außerordentliche Umstände vorliegen müssen, die es auch für die Gesammtheit ersprießlich erscheinen lassen, wenn ein Einzelner die Interessen Aller, so gut es gehen will, für sich wahrnimmt.

Gleich wie die Städte des alten Hansabundes von Zeit zu Zeit ihre „Hansatage" hatten, um die gemeinschaftlichen Interessen in Erwägung zu ziehen, würde der neue deutsche Handelsbund jährlich mindestens ein Mal eine Zusammenkunft von Bevollmächtigten veranstalten müssen, um über die Anliegen des Bundes „zu tagen". Eine besondere Behörde, etwa nach dem Muster des preußischen Handelsamtes, hätte sich fortwährend von allen Vorkommnissen im Handel, in der Schifffahrt, so wie in der Handels- und Schifffahrts-Gesetzgebung des In- und Auslandes genau unterrichtet zu halten, um vorgedachter Zusammenkunft von Bevollmächtigten das Material zu ihren Berathungen zu liefern. Zu dem Ressort der letzteren dürfte für's Erste zu rechnen sein:

a) die Prüfung der Grundsätze, welche der Handelspolitik des Bundes zur Basis dienen, deren Erweiterung, Beschränkung, Aenderung oder Entwickelung;
b) die Prüfung der bestehenden Handels- und Schifffahrtstractate der einzelnen Staaten, dahin, ob sie jenen Grundsätzen entgegen treten;
c) Untersuchung der Unzuträglichkeiten, welche sich für Handel und Verkehr im Innern der verbündeten Staaten ergeben.

Die Bevollmächtigten würden die nach Stimmenmehrheit in der Zusammenkunft gebilligten Anträge ihren verschiedenen Regierungen vorlegen, und deren einstimmige Genehmigung sie zu Gesetzeskraft erheben.

Außer der regelmäßig jährlich ein Mal stattfindenden Versammlung der Bevollmächtigten der verbündeten Staaten, würde bei außerordentlichen Veranlassungen eine Extrazusammenkunft eintreten müssen. Unter Andern, wenn die Frage eines gemeinschaftlich abzuschließenden Handelsvertrages mit einem fremden Staate eintritt. Diese kann zwiefacher Art sein, entweder

a) mit einem Seestaate, oder

b) mit einem Landstaate.

Da es aber nicht möglich ist, daß die ganze Versammlung die Unterhandlung leite, und eine so geraume Zeit, als dazu in der Regel erforderlich ist, beisammenbleibe, wird dieselbe sich darauf beschränken müssen, sich über die allgemeinen Grundzüge eines dergleichen Vertrages zu äußern und nach Stimmenmehrheit, wenn es sich um einen Vertrag mit einem Seestaate handelt,

3 deutsche Seestaaten —

und wenn es sich um einen Vertrag mit einem Landstaate handelt,

3 deutsche Binnenstaaten

auszuwählen, welche mit der Leitung der Unterhandlung nach Mehrheit der Stimmen zu beauftragen sein würden. Der solchergestalt vereinbarte Vertrag würde dann der Ratification jedes einzelnen Staates unterliegen.

So mißlich auch die Einstimmigkeit bei den Beschlüssen der Bundesgenossen erscheint, so wird dieselbe doch nicht wohl zu vermeiden sein, so lange jeder einzelne Staat nicht den wesentlichsten Theil seiner Souverainetät aufgeben will, und in Berücksichtigung der Ungleichheit der Größe der verbündeten Staaten. Die Großmacht Preußen kann sich füglich nicht dem Willen einer Mehrzahl kleinerer Staaten unterwerfen, und dabei Gefahr laufen, in Verwickelungen mit andern Großmächten zu gerathen, wodurch noch wichtigere Interessen gefährdet werden können als diejenigen sind, um deren Hebung es sich handelt, und andererseits können kleinere Staaten, deren Wohlergehen bei einem Mehrzahlbeschlusse auf dem Spiele steht, sich durch denselben nicht aufopfern lassen. Wenn es daher, in Folge der unvermeidlichen Einstimmigkeit der zu fassenden Beschlüsse, mit der Entwickelung und Ausbildung der von den sich verbündenden Staaten zu befolgenden Handelspolitik, und der übereinstimmenden Handels- und Schifffahrtsgesetzgebung auch etwas langsam gehen wird, so ist das nicht zu vermeiden, und wird von dem deutschen Volke auch so schwer nicht empfunden werden, da es ja schon daran gewöhnt ist, daß mitunter die Lösung materieller Fragen

nicht übertrieben schnell vorschreitet. Aber mit der Langsamkeit der Beschlüsse kann es auch sein Gutes haben, da nichts weniger bezweckt wird, als einen Weg der Angriffs-Politik und der exclusiven Begünstigung einzuschlagen, vielmehr die Absicht keine andere ist, als durch eine feste Grundbestimmung den deutschen Handel zu concentriren, und von diesem ungerechte Beeinträchtigungen durch fremde Staaten abzuwehren. Wenn für den letzterwähnten Zweck die Dinge etwas gründlich besehen werden, bevor heißblütig zu Maaßregeln der Abwehr geschritten wird, so kann das unter Umständen recht zweckmäßig sein; es wird daher erst die Erfahrung darüber entscheiden müssen, ob die Einstimmigkeit der Beschlüsse sich bewährt oder nicht.

Wenn inzwischen der Verein das Ziel seiner Bestrebungen klar erkannt hat, wenn dasselbe einen Punct des Bundesvertrages ausmacht, möchte es sich doch fragen, ob, wenn den verbündeten Staaten von einem fremden Lande eine entschiedene Zurücksetzung widerfährt, wenn z. B. Schiffe und Erzeugnisse des Bundes schlechter gestellt werden als diejenigen dritter Nationen, oder wenn in einer Colonie alle sub a bis d angeführten Desideria verweigert werden sollten, oder auch das sub d angeführte allein, es nicht wünschenswerth sei, für die Anwendung einer Repressalie mittelst des Aufschlagszolles einen Majoritätsbeschluß von vielleicht ⅔ der Stimmenden eintreten zu lassen, oder ein ähnliches Stimmenverhältniß, weil sonst die verbündeten Staaten durch den Eigensinn oder das Privatinteresse eines einzelnen Staates verhindert werden könnten, die Waffe, welche sie sich durch die Verbündung geschaffen haben, zu gebrauchen.

Nachdem der Verein sich über das Ziel seiner Bestrebungen geeinigt hat, jeder einzelne Staat aber das Recht behalten soll, für sich allein Verträge mit fremden Staaten abzuschließen, werden die Grundsätze zu normiren sein, welche jeder Staat sich dabei zur Richtschnur zu nehmen, gegen welche er nicht verstoßen zu wollen sich zu verpflichten hat, und welche so zu stellen sind, daß nicht nur kein Interesse der Verbündeten durch dergleichen Einzelverträge verletzt wird, sondern alle Verbündete berechtigt bleiben daran Theil zu nehmen, sobald sie es wünschen. Diese Grundsätze würden, wenn es sich um einen Vertrag mit einem unabhängigen Staate außerhalb Europa handelt, vielleicht etwa das Folgende enthalten können:

1) Völlige Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe und Ladungen mit den nationalen in den gegenseitigen Häfen, von welchem

fremden oder einheimischen Hafen die Schiffe auch kommen mögen, mit Ausschluß der Küstenfahrt.

2) Gegenseitige Verpflichtung, die Erzeugnisse der beiderseitigen Länder bei directer Einfuhr nicht höher besteuern zu wollen, als die gleichartigen Producte irgend eines andern Landes.

3) Der deutsche contrahirende Staat hat dabei auszubedingen:

   a) daß die Erzeugnisse der übrigen ihm verbündeten deutschen Staaten als die Seinigen behandelt werden sollen, wenn die Einfuhr mit den Schiffen der Contrahenten aus irgend einem Hafen jener statt findet, insofern diese Staaten auch ihrerseits die Erzeugnisse des fremden Contrahenten nicht höher besteuern, als die gleichartigen Erzeugnisse irgend eines nicht ihrer Verbündung angehörenden Staates;

   b) daß jedem andern der verbündeten Staaten der Beitritt zu dem Vertrage unter gleichen Rechten und Pflichten jederzeit frei stehe.

4) Besondere Verpflichtungen hinsichtlich der Fischereien und der Verbrauchssteuern dürfen durch einen einzelnen Staat nicht eingegangen werden.

Die leitenden Grundsätze der sich verbündenden deutschen Staaten bei dem Abschlusse eines Vertrages mit einem außereuropäischen Lande würden daher nur auf vollständige Gegenseitigkeit und zwar in der Weise gerichtet sein können, daß jedes irgend einem der verbündeten Staaten angehörende Schiff jederzeit als von dem Heimathshafen kommend behandelt werde, wenn es von irgend einem Hafen dieser verbündeten Staaten abfährt, so wie ferner daß die Erzeugnisse aller dieser Staaten als diejenigen eines *einzigen* Landes angesehen werden. Sollte sich aber der Fall ereignen, daß einer oder mehrere der verbündeten Staaten aus irgend welchem Grunde temporär sich außer Stande befänden, ein Vertragsverhältniß mit einem außereuropäischen Lande einzugehen, dieses aber für den Bund oder auch nur für einen Theil desselben wünschenswerth erscheinen, so würde ein Vertrag, nach vorstehenden Grundsätzen abgeschlossen, den späteren Beitritt der einstweilen Behinderten jederzeit zulassen, und dann der vollständig gewordene Vertrag grade so sein, als wenn er von Haus aus gemeinschaftlich abgeschlossen wäre.

Wenn gleich dahin zu streben sein wird, die Schifffahrt unter den Häfen der verbündeten Staaten als Küstenschifffahrt zu behandeln, die den nationalen Schiffen vorzubehalten sein möchte, so wird dieses doch gewiß mit großen Schwierigkeiten verknüpft sein, so lange die

National-Einheit dieser Staaten nicht vollständig anerkannt ist. Bei der Schifffahrt außereuropäischer Länder kommt die Fahrt zwischen deutschen Häfen nicht wohl in Frage, und braucht nicht berührt zu werden, da gewiß höchst selten der Fall vorkommen wird, daß ein amerikanischer Dreimaster in Concurrenz mit unsern so überaus wohlfeil fahrenden Küstenschiffen gesetzt würde.

Schwieriger als das Verhältniß der sich verbündenden deutschen Staaten zu den außereuropäischen Ländern, erscheint dasselbe zu den europäischen Staaten. Hier stoßen wir auf eine Menge beschränkender Handels- und Schifffahrts-Gesetze, welche eine Behandlung nach völlig gleichen Grundsätzen für jetzt wenigstens nicht wohl zulassen. Auch haben fast alle deutsche Küstenstaaten sich durch dermalen kündbare oder noch längere Zeit laufende Tractate mehr oder minder gebunden, so daß die Zeit kaum abzusehen ist, wann Uebereinstimmung in die Stellung zu bringen sein kann. Mit den meisten europäischen Staaten ist dabei der Grundsatz der Gegenseitigkeit angenommen, und man hat sich von beiden Seiten verpflichtet, alle Waaren, wes Ursprungs sie auch sein mögen, aus den Häfen des andern Staates zu gleichen Steuern zuzulassen, mögen sie mit den eigenen Schiffen oder mit denen des andern Staates eingeführt werden. Diese gegenseitige Zusicherung steht der Maaßregel, die Einfuhr außereuropäischer Waaren, wenn sie von europäischen, nicht dem deutschen Handelsbunde angehörenden, Häfen nach Deutschland gebracht werden, mit einem Aufschlagszolle zu beschweren, nicht entgegen, sofern nur diese Einfuhr mit deutschen Schiffen nicht besser gestellt wird, als diejenigen mit gleich berechtigten fremden Schiffen. Der Mangel aller dieser Tractate ist, daß sie nicht ganz übereinstimmen, es dürfte indessen wohl keine große Schwierigkeit haben, nach geschehener Revision dieselben allmälig so umzugestalten, daß sie (nämlich diejenigen, bei denen der Grundsatz der Gegenseitigkeit vorherrscht) auch für die sich verbündenden Staaten fortbestehen können. Die Schiffe dieser Reciprocität gewährenden Staaten werden sammt ihren Ladungen auch ferner mit deutschen Schiffen und deren Ladungen gleich zu behandeln sein. Das ist es auch, was die deutschen Staaten zu erstreben haben, und deshalb sind die zu vereinbarenden Maaßregeln auch nur gegen diejenigen Länder zu richten, welche eine redliche Reciprocität verweigern, wobei es sich indessen ebenfalls empfehlen dürfte, zunächst den Weg der freundlichen Verständigung zu versuchen, dabei jedoch nicht unbemerkt zu lassen, daß

daß ein Mittel vorhanden sei, auch nöthigenfalls Repressalien gemeinschaftlich üben zu können.

Was bei der Regelung der Verhältnisse zu andern europäischen Staaten im Auge zu behalten ist, besteht darin, daß keine Verträge abgeschlossen werden,

a) welche der Beschwerung der Einfuhr außereuropäischer Waaren aus europäischen nicht deutschen Häfen nach Deutschland unter deutscher und gleichgestellter fremder Flagge hinderlich sein können;
b) in welchen nicht die Erzeugnisse sämmtlicher verbündeter Staaten als Einheit betrachtet werden;
c) welche nicht feststellen, daß die Schiffe der contrahirenden deutschen Staaten als von Heimathshäfen kommend angesehen werden sollen, wenn sie von irgend welchem Hafen der verbündeten Staaten absegeln;
d) welche nicht die Bestimmung enthalten, daß die Erzeugnisse der verbündeten Staaten in dem betreffenden Lande, mindestens bei directer Einfuhr aus irgend einem der Häfen der Verbündeten, keinen höheren Abgaben unterworfen sein sollen, als die gleichartigen Erzeugnisse irgend eines andern Landes;
e) daß den übrigen Staaten des Vereins der Beitritt jederzeit offen stehe.

Werden diese Grundsätze beobachtet, keine besondere Verpflichtungen eingegangen, und wird im Uebrigen auf strenge Gegenseitigkeit in jeder Hinsicht gehalten, worunter auch zu verstehen ist, daß wenn den fremden Schiffen die indirecte Fahrt nach Deutschland zugestanden wird, das Gleiche auch für deutsche Schiffe nach dem betreffenden fremden Lande gestatttet werden müsse, so wird eben kein namhafter Unterschied bleiben, ob alle Staaten für sich einen übereinstimmenden Tractat schließen, und ihre eigene Flagge dabei behalten, oder ob die Staaten als eine Staatseinheit einen solchen eingehen. Da es aber immer zu Ungleichheiten und Unzuträglichkeiten führen dürfte, wenn jeder deutsche Staat für sich einen Tractat mit einem europäischen Staate verhandelt, auch wenn dabei jedem andern der sich verbündenden Staaten der Beitrit offen gehalten würde, so bleibt es immer wünschenswerth, daß die sämmtlichen Staaten gemeinschaftlich als Bundesgenossen auftreten, und lieber auf einen Tractat verzichten, wenn der andere Theil eine Unterhandlung mit dem Verbündeten ablehnen sollte.

Sind dergleichen Reciprocitätsverträge mit europäischen Staaten, die keine Colonien haben, leicht zum Abschluß zu bringen, oder die bereits abgeschlossenen für die Gesammtheit des Bundes in gleiche Gültigkeit zu setzen, oder auch dieselben Resultate, ohne Tractat, durch die eigene Gesetzgebung zu erreichen, so hat die Sache bei denjenigen Staaten, welche Colonien besitzen, noch ganz besondere Schwierigkeiten, bei welchem große Vorsicht zu beobachten ist.

Alle diese mit Colonien versehenen Staaten werden immer darnach trachten, daß die Erzeugnisse ihrer Colonien, mögen sie aus den Häfen dieser, oder von dem Mutterlande aus nach Deutschland gebracht werden, als Erzeugnisse jenes, nämlich des Mutterlandes, zu behandeln seien. Hierauf darf sich keiner der sich verbündenden Staaten einlassen, denn mit einem solchen Zugeständnisse würde die Grundlage der Verbündung, die Concentration der deutschen Handelskraft durch Beschwerung des fremden Zwischenhandels mittelst des Aufschlagszolles gebrochen sein. Nur in dem Falle, daß dergleichen Colonien sich auch als Abnehmer deutscher Erzeugnisse eignen und deutscher Handel und deutsche Schifffahrt in denselben nicht wesentlich schlechter als diejenigen des Mutterlandes gestellt werden, mag stipulirt werden, daß bei directer Bestimmung und Einfuhr nach Deutschland, ohne vorgängige Berührung des Mutterlandes, deren Producte zu den gewöhnlichen Zöllen zuzulassen seien. Denn es kann nicht entschieden genug darauf gehalten werden, daß wenn die Colonial-Staaten für den Absatz ihrer Erzeugnisse in ihren Colonien Vorzüge vor Andern haben zu müssen vermeinen, es ganz der Billigkeit gemäß ist, daß jene auch deren Producte allein verbrauchen, oder es sich gefallen lassen, wenn Andere, in diesen Colonien Zurückgesetzte, auch ihrerseits die Erzeugnisse jener beschweren, wenn sie solches dem Interesse ihres eigenen Handels angemessen finden.

Die sich verbündenden Staaten haben es aber gewiß völlig in ihrer Gewalt, gegen die Zufuhren aus den Colonien Repressiv-Maßregeln anzuwenden, auch wenn sie sich auf das mißliche Princip des Beweises des Ursprunges nicht einlassen. Denn wenn jene Colonial-Producte nicht aus europäischen Entrepots nach dem Vereine gelangen können, wenn auch bei directer Zufuhr aus der Colonie der Aufschlagszoll die Zufuhr trifft, bleibt ihr nur der Weg über außereuropäische Zwischenmärkte. Um diesen aber benutzen zu können, werden auf die Waare die Kosten der Landung, häufige Umpackung, Wiederbeladung, Commission, doppelte Assecuranz, Fracht mit zwei

Schiffen fallen, und außerdem wird der Umstand eintreten, daß von dem außerordentlichen Zwischenmarkte ab die Waare der Schifffahrt der Verbündeten oder Gleichgestellter anheim fällt, und der zu belastende Staat allemal auch den Schiffstransport von langer Fahrt verliert. Jene Kosten und Unbequemlichkeiten werden aber zuversichtlich dem Belaufe des Aufschlagszolles wenig nachstehen. Im Uebrigen kann es dem deutschen Handel ziemlich einerlei sein, ob er z. B. von Brasilien Brasilzucker oder Javazucker holt, die Gelegenheit zu Hinsendungen bleibt darum immer dieselbe.

So lange die Colonial-Staaten bei ihren bisher befolgten Prinzipien beharren, sollten die einzelnen deutschen Staaten mit ihnen eigentlich gar keinen Vertrag abschließen, oder wenn es geschieht, ihn auf ihre europäischen Besitzungen beschränken, und nur die Erzeugnisse dieser und anderer europäischer Länder in den Kreis der Unterhandlungen ziehen. Noch besser aber würde es sein, wenn die sich verbündenden Staaten dahin eine Vereinbarung träfen, mit fremden Staaten, welche nicht bei einem Vertrage die hier entwickelten, auf Gegenseitigkeit sich gründenden Principien auch zu den ihrigen machen, und eine Colonial-Politik befolgen, überall nicht anders als gemeinschaftlich zu contrahiren, oder in Ausnahmsfällen nur mit Zustimmung der übrigen Bundesgenossen. Es würde sich dieses hauptsächlich auf Holland, Frankreich, Spanien und England beziehen. Mit den erstgedachten drei Ländern besteht kein noch laufender im Wege stehender Tractat. Dagegen läuft noch ein Vertrag zwischen England und Hannover bis zum Jahre 1854, und die meisten deutschen Seestaaten haben noch laufende, wenn auch kündbare Tractate mit jenem Reiche. Es würde sich daher erst im Jahre 1854 um die Frage des Abschlusses eines gemeinschaftlichen Vertrages mit England handeln können, bis dahin die übrigen kündbaren Verträge fortbestehen und diejenigen Staaten, welche ohne Vertrag sich befinden, auf ein interimistisches Auskunftsmittel sinnen können, es sei denn, daß schon vor jenem Zeitpunkte auch England in eine liberalere Schifffahrts-Politik einlenkte. Die große Macht dieses Landes und die eigenthümlichen und riesenhaft ausgebildeten Verhältnisse desselben gestatten nicht allzu rasche Umwandlungen, und der Handel ist daselbst so colossal nach allen Richtungen ausgebildet, daß sich nicht erwarten läßt, eine veränderte Schifffahrts-Politik in Deutschland werde eine erhebliche Veränderung in dem britischen Reiche zur Folge haben. Ein Verfahren, wie es gegen Mindermächtige oder mehr von Deutschland Abhängige ausführbar erscheint, könnte, gegen England in An-

wendung gebracht, seine Wirkung ganz verfehlen, und höchst verderblich auf die deutschen Staaten zurückwirken. Daher wird in Beziehung auf England eine Berücksichtigung der jeweilig obwaltenden Umstände sich sehr empfehlen, aber eben darum auch nicht minder, daß die Staaten, sobald der geeignete Zeitpunkt gekommen sein wird, nur gemeinschaftlich und nicht jeder einzeln für sich ihre Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse mit England reguliren.

Finden die sich verbündenden Staaten, daß in den angegebenen Grundsätzen ihre Interessen sich vereinigen, so kann es nicht schwer sein, ein Verhältniß herzustellen, wie es unter den drei Hansestädten jetzt existirt, und zwar ausgebildet in weit höherem Grade, und versehen mit allen Mitteln der Abwehr, gleich einem einzigen großen Staate. Die Ausdehnung des Zollvereins auf die sich verbündenden, demselben nicht angeschlossenen Staaten kann, was die Stellung gegen das Ausland anlangt, nicht mehr bewirken, ja unter gewissen Umständen, die schon hervorgehoben sind, noch weniger als eine Verbündung auf dieser Grundlage.

III.

Der dritte Punkt, welcher einer nähern Erwägung zu unterziehen ist, lautet:

> Sicherstellung der Rechte aller sich verbündenden Staaten unter einander hinsichtlich des auswärtigen Handels, dahin gehend, daß die durch den Handel eines Platzes eingeführten Waaren in jedem der verbündeten Staaten so behandelt werden sollen, als wenn sie durch den Handel eines ihnen selbst angehörenden Platzes eingeführt wären, und daß hinsichtlich der Ausfuhr und Durchfuhr eben so verfahren werden solle.

Das größte Hinderniß, welches der Erreichung eines allgemeinen Zweckes in Deutschland entgegensteht, ist der Umstand, daß der eine Staat, die eine Stadt, die eine Provinz so sehr geneigt ist, in Erwägung zu ziehen, ob eine dem Ganzen anerkannt nützliche Maßregel auch etwa einem andern Staate, einer andern Stadt oder einer andern Provinz einen größeren Vortheil bereiten könne, als ihm oder ihr, oder ob gar in einzelnen Punkten vielleicht eine Stadt, ein Staat oder eine Provinz, welche durch einen Mißstand für das Ganze einen speciellen und localen Vortheil genoß, diesen einzubüßen Gefahr

laufe, und aus solchem Grunde einer gemeinnützigen Vereinbarung widerstrebt. Diese Geneigtheit, sich einige specielle Extravortheile zu verschaffen, einen Tribut vom Handel zu ziehen, sei es in der Gestalt von Zöllen oder von vertheuerten Unkosten für die Waaren-Umladung, oder von Vorrechten und Privilegien, ist eine Erbsünde der deutschen Völkerstämme. So lange dieser Geneigtheit, dieser Sünde, factisch Folge gegeben wird, ist eine redliche Vereinigung deutscher Staaten zu einer commerziellen Einheit ganz unmöglich. Denn wenn jeder einzelne Staat, jede einzelne Stadt, jede einzelne Provinz stets zu besorgen hat, daß in irgend welcher Weise ein anderer Staat, eine andere Stadt, eine andere Provinz sich einen Vortheil, ein Privilegium zu seinem oder ihrem Nachtheile verschaffen kann, ist das Eintreten von gegenseitigem Vertrauen nicht zu erwarten. Ohne Vertrauen aber hat ein Handels- und Schifffahrtsbund keinen Sinn, denn es würde ihm die wahre Grundbedingung mangeln. Hat ein Staat zu besorgen, daß die sich ihm verbündenden Staaten durch Mittel, die sich in ihrer Steuergesetzgebung und in sonstigen Anordnungen ergeben und jederzeit in Anwendung gebracht werden können, nach ihrem Gutfinden seinen Handel und Verkehr abzuschneiden vermögen, so kann ihm nicht zugemuthet werden, daß er Verbindungen und Freundschaften, die er außerhalb Deutschland hat, aufgebe, um sich einem Bunde anzuschließen, der es in seiner Gewalt hat, ihn jederzeit zu benachtheiligen, wenn er eines Stützpunktes außerhalb Deutschlands entbehrt. Jeder einzelne deutsche Staat wird die letzteren daher festhalten müssen, wenn ihm nicht Sicherheit zu Theil wird, daß es mit einer Verbündung deutscher Staaten **ehrlich gemeint** sei. Die vollständige Sicherung jedes einzelnen Staates gegen Bevorzugungen, welche die anderen Staaten ihren eigenen Genossen zu Theil werden lassen möchten, ist daher der Probierstein, ob es mit der Verbündung ernstlich gemeint sein, oder nur eine Spielerei beabsichtigt werden wird.

Es wird genügen hier nur auf einige wenige Beispiele aufmerksam zu machen, die an und für sich, wenigstens das erstgewählte, zwar keine wichtige Interessen berühren, aber doch geeignet sind, anzudeuten, in welcher Weise durch Separat-Handlungen wieder Absonderungen im Handel der Verbündeten eintreten können, wenn solchem Bestreben nicht von vornherein begegnet wird. Bestehende Thatsachen reden deutlicher als fingirte und mögliche, es wird daher nur aus diesem Grunde auf die in dem Nachfolgenden hervorgehobenen Einrichtungen hingewiesen, durch welche einzelne Staaten

bemüht sind, ihren eigenen Angehörigen, oder einzelnen Provinzen exklusive Vortheile zu verschaffen, wenn gleich dadurch am Ende hauptsächlich dem Auslande der Nutzen anheimfällt. Das eine Beispiel mag der Weinhandel liefern. Der Zollverein wie der Steuerverein gewähren bei der directen Einfuhr aus Bordeaux auf gewisse Quantitäten Wein einen Zollrabatt von 20 pCt. von derjenigen Steuer, welche von geringeren Quantitäten, und von jeglicher Einfuhr, die nicht direct aus Bordeaux kommt, zu entrichten ist und zwar unter dem Vorwande, daß die jungen Weine einer längeren Lagerung bedürften und größerer Leccage ausgesetzt seien, bevor sie trinkbar wären, und daß diese innerhalb der Steuergränzen nicht statt finden könne, wenn nicht für Zinsen und Leccage gedachte 20 pCt. erstattet würden. Als Folge davon werden die Weine in Bordeaux bereitet und so lange gelagert, bis sie trinkbar sind, und erst dann findet die „directe" Versendung statt. Der nächste Vortheil fällt daher dem Auslande anheim. Den zweiten Vortheil haben die reichen Kaufleute, welche im Stande sind, große Quantitäten von Bordeaux zu beziehen und daselbst lagern zu lassen, worauf die kleineren Weinhändler verzichten müssen, weil ihnen die Mittel dazu fehlen. Diese sind daher gezwungen von den reicheren Kaufleuten zu kaufen, oder von Städten zu beziehen, die außerhalb der Zollgränzen ihres Staates liegen und sich dem vollen Zollsatze zu unterwerfen. An und für sich schon ist dieses keine gute Politik. Der reiche Kaufmann ist bereits durch seinen Reichthum im Besitze ansehnlicher Vorzüge vor dem kleineren weniger bemittelten Händler, und sollte nicht durch Steuervortheile noch mehr bevorzugt werden. Die Zahl der kleineren Händler ist bei weitem die größere. Werden sie nicht gedrückt, so arbeiten sie sich empor, und bilden nützliche Mitglieder des Kernes des Volkes, der wohlhabenden Mittelklasse; giebt man sie aber der Willkühr reicher Monopolisten preis, so wird es ihnen selten möglich sein zu einigem Wohlstande zu gelangen. Schon aus diesem Grunde dürfte die ganze Maaßregel nicht auf richtigen Principien beruhen, und ist auch wohl nur auf den Antrag der reichen Weinhändler, nicht im Landesinteresse, sondern in ihrem Privatinteresse eingeführt worden. Gäbe man durch Errichtung steuerfreier Lagerungsanstalten, in welchen jeder Eigenthümer beliebig seine Weine bearbeiten könnte, gleichviel ob das ihm gehörende Quantum groß oder klein sei, dem Kleinen wie dem Großen gleiches Recht, so würde es den reichen Weinhändlern nicht mehr in den Sinn kommen, die Maaßregel auf die directe Einfuhr von Bordeaux zu beschränken,

da diese dann keinen Zweck mehr hätte, denn diesen suchten die Monopolisten nur in der Beschränkung der Mitbewerbung der Kleineren, die ein großes Quantum auf einmal nicht beziehen konnten.

Hätte die Bestimmung der Begünstigung der „directen“ Einfuhr des Weines von Bordeaux den Zweck eine „directe“ Ausfuhr deutscher Erzeugnisse im Gegensatz zu bewirken, und würde dieser Zweck erreicht, so ließe sich der Maaßregel allerdings das Wort reden, allein von diesem Zwecke hat sich bis jetzt noch keine Spur gezeigt, denn es möchte sich schwerlich auch nur ein einziges Beispiel aufweisen lassen, daß ein reicher Weinhändler des Zollvereins oder Steuervereins auch nur eine Waarensendung nach Bordeaux gemacht hätte, die nicht auch ohne jene Maaßregel gemacht worden wäre. Der Zweck war kein anderer, als die Mitbewerbung der kleinen Weinhändler und der außerhalb der Zollgränzen wohnenden andern deutschen Weinhändler abzuwehren, und einen speciellen Vortheil einigen reichen Weinkaufleuten in einigen großen Städten zuzuwenden.

Was aber heute mit dem Weinhandel geschieht, kann morgen auf den Antrag anderer Monopolisten auch bei andern Artikeln eintreten, denn man sieht nicht ein, warum den reichen Weinhändlern allein das Vorrecht eines Monopols unter Zurücksetzung der Gesammtinteressen des Landes gewährt werden soll. Wie wäre aber, wenn dergleichen möglich ist, ein ehrlicher Handelsbund unter Staaten mit verschiedenen Steuer-Gesetzen ausführbar? — Im Principe ist der Zollerlaß bei dem Weine grade dasselbe, wie bei dem Aufschlagszolle, nur mit dem Unterschiede daß dieser einen handelspolitischen und national-ökonomischen, jener dagegen nur einen monopolistischen Zweck hat. Wenn aber deutsche Staaten sich verbünden, um vereint Fronte gegen das Ausland zu machen, so darf nicht jeder Einzelne dieser Staaten sich auch das Recht vorbehalten, so bald es ihm einfällt dieselbe Fronte gegen seine verbündeten Nachbarn zu bilden, und die Verbündung nach Belieben aufzulösen. Wenn es daher auch jedem Staate unbenommen bleiben muß, seine Steuern so hoch oder so niedrig zu stellen, wie er es dem Interesse seiner Angehörigen gemäß findet, so ist doch andererseits die Verpflichtung, daß die Waaren welche durch den Handel eines Platzes, der einem der sich verbündenden Staaten angehört, in irgend welchen der anderen sich verbündenden Staaten eingeführt sind, in jeder Hinsicht so behandelt werden sollen, als wenn sie durch den Handel eines ihnen selbst angehörenden Platzes eingeführt wären, und daß hinsichtlich der Aus-

fuhr und Durchfuhr eben so verfahren werden solle, ein unabweisliches Erforderniß für eine Verbündung zu vereinter Förderung des deutschen Handels.

Ein anderes Beispiel nehmen wir aus den Transitzöllen her. Vermittelst dieser steht es in der Gewalt einer Regierung den Güterzug zu lenken, wie es ihr gefällt, soweit von dem eigenen Staate die Rede ist. Werden unter andern auf der Straße von Holland durch Deutschland auf Rhein, Main, Ludwigscanal und Donau nach Oesterreich die Transitzölle erlassen, so erhält Holland das Monopol für diesen Handel, wenn nicht gleicher Erlaß für die Häfen der Nord- und Ostsee eintritt. Genießen Holland und Belgien mittelst des Rheines Freiheit von Transitzöllen nach der Schweiz, während sie ohne Transitzoll den Handel durch den ganzen Zollverein offen haben, so erscheinen die holländischen und belgischen Häfen in entschiedener Gunst gegenüber den deutschen Häfen an der Nordsee und Ostsee, indem die beiden letzteren dem hohen Landtransitzolle des Zollvereins nach der Schweiz ausgesetzt sind, der um so mehr den Handel verhindert, als ohnehin der Landtransport schon höher ist, als derjenige auf dem Rheine, die Rheinzölle eingerechnet. Den Nordseehäfen fällt außerdem noch der Transitzoll des Steuervereins zur Last. Was bei diesen großen Routen durch Deutschland der Fall ist, trifft in kleineren Strecken nicht minder zu. Es hat daher jeder Staat dessen Lage es gestattet, die Macht, mittelst Ermäßigung und Erhöhung seiner Transitzölle den einen Hafen, und die eine Gegend zu begünstigen, den andern Hafen und die andere Gegend dagegen zu benachtheiligen, wodurch ein gleiches Mißtrauen genährt werden kann, als bei Maaßregeln gleich denen, die bei dem Weinhandel bereits vorgekommen sind. Es gilt daher auch von den Transitzöllen, was von dem Zollabschlag des Weines bei „directer" Einfuhr gesagt ist, nämlich, daß so lange einzelne Staaten sich vorbehalten wollen, einzelne ihrer Angehörigen, oder einzelne Städte, oder einzelne Provinzen auf Kosten und zum Nachtheile ihrer Bundesgenossen zu begünstigen, und eine aparte Handelspolitik für sich allein, und in feindlicher Richtung gegen ihre Nachbarn zu befolgen, von einer redlichen und zutrauenvollen Verbündung deutscher Staaten überall nicht die Rede sein kann.

Eine Vereinbarung darüber, daß der Handel und die Schifffahrt eines jeden der sich verbündenden Staaten überall in sämmtlichen Staaten gerade so behandelt werden solle, als der eigene Handel und die eigene Schifffahrt, daß keinerlei Extrabegünstigungen durch

Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhr-Zoll-Erlasse den Angehörigen eines Staates oder einer Steuergenossenschaft bewilligt werden soll, die nicht gleichzeitig dem Handel aller andern Staaten oder Steuergenossenschaften bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr in dem die Verfügung erlassenden Staate gewährt wird, ist gewiß unerläßlich. Ohne dieses Zeugniß der Einigkeit und Einheit würde die Verbündung im Auslande zuversichtlich niemals als Ganzes angesehen und fremden Umtrieben Thor und Thür geöffnet bleiben, Unfrieden im Bunde hervorzurufen, und ihn der Auflösung entgegen zu führen.

IV.

Der vierte angegebene zur Erwägung zu stellende Punct betrifft: die allmälige Beseitigung der Verkehrs-Hindernisse in Deutschland.

Sind mit den ersten drei Fragen diejenigen Dinge erörtert, welche ein nothwendiges Erforderniß zu einer Verbündung deutscher Staaten, zur Hervorrufung einer Einheit in der Handelspolitik derselben bilden, und in dem Bundesvertrage nicht übergangen werden können, wenn ein ersprießliches Ziel erreicht werden soll, so wird die vierte Frage und auch die fünfte, mehr als eine demnächstige Frucht gemeinsamer Bestrebungen, als ein Ziel, nach welchem mit vereinter Kraft zu ringen ist, zu bezeichnen sein. Da aber beide Gegenstände einen reichen Stoff zu Mißhelligkeiten enthalten, und vielfach hindernd auf die Entwickelung des Handels unter den deutschen Staaten einzuwirken vermögen, wird es sich gewiß empfehlen, sie von Anfang an mit ins Auge zu fassen, und als Gegenstände aufzuführen, über welche eine allmählige Verständigung herbeizuführen, die Bundesgenossen sich angelegen sein lassen wollen. Das Feld dessen, was in unserm Vaterlande zu bessern, zu ändern, niederzureißen und aufzubauen ist, um einen ähnlichen Zustand herbeizuführen, als wir ihn in andern Ländern von gleicher oder selbst niedriger Bildungsstufe, sehen, ist sehr groß. Es zeigen sich Landtransitzölle, Wasserzölle, naturwidriger Umladungszwang, schwerfällige Steuerformen, gegenseitige Besteuerung der Handelsreisenden, Uebergewicht ausländischer Concurrenz in der Lieferung des Bedarfs an Verbrauchsgegenständen der Landesgenossen, Schwierigkeit für die Regierungen, zuverlässige Kunde von dem zu erhalten, was dem Erwerbe der Unterthanen wahrhaft frommt, und andererseits gleiche Schwierigkeiten für die letzteren ihre Anliegen zur Kunde der Regie-

rungen zu bringen, mangelnder Schutz der Producte der Seefischereien, Verschiedenheit des Rechtes in Handel und Schifffahrt, Verschiedenheit der Münzen, Maaßen und Gewichte, Ungleichheit und Höhe der Briefportosätze, und viele andere Uebelstände, die wie die vorbenannten in Ländern wie England, Frankreich, Vereinigten Staaten von America sich entweder nie gefunden haben, oder jetzt schon fast ganz als beseitigt erscheinen.

Daher geben schon die innerrn Angelegenheiten Deutschlands den „Tagen" der Abgeordneten reichen Stoff an Dingen, die unter den verschiedenen Staaten anzuregen und den Umständen nach auszugleichen sein werden, vor Allem aber möchten zunächst die am unmittelbarsten, den Verkehr hemmend, wirkenden Transitzölle in allen sich verbündenden Staaten einer Revision zu unterziehen sein. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieselben den Staatscassen bei ihrer gegenwärtigen Höhe ungleich weniger eintragen als jenen zufließen würde, wenn ein lebhafter Güterzug durch diejenigen Landestheile zöge, in denen eben jene Transitzölle den Verkehr jetzt auf das Minimum beschränken. Denn ein blühender Durchfuhrhandel wird zuversichtlich weit und breit Wohlstand hervorrufen, die Gelegenheit zum Absatze der Landeserzeugnisse nach außen mehren, und unmittelbar schon den Verbrauch der letzteren im Lande selbst in Zunahme bringen, dergestalt, daß die vermehrte Steuerkraft der Bewohner und deren steigender Consum an steuerbaren Gegenständen zuversichtlich darauf rechnen läßt, daß auch die finanzielle Rücksicht auf die Staatscassen dabei die reichste Befriedigung finden werde. Würde man sich aber auch vielleicht nicht dazu verstehen wollen, jene Zölle alsbald ganz aufzuheben, so sollte man doch eine Ermäßigung derselben bis zu einer Controlegebühr als unausbleiblich erachten mögen, in welchem Falle sie nicht mehr als eigentliche Hemmnisse des Verkehrs anzusehen sein würden. Ohne eine dieserartige Ermäßigung der Transitzölle, werden diese nicht blos den Gütertransport durch das Land beschränken, sondern in natürlicher Folge auch gleiche Wirkung auf den Seehandel ausüben, welcher selbstredend den Verkehr, der durch gedachtes Hemmniß von ihm abgeschnittenen Länder nicht in den Kreis seiner Thätigkeit zu ziehen vermag. Der Aufschwung des Seehandels und der Seeschifffahrt, der eine Belebung der Gewerbthätigkeit des ganzen Landes nach sich zieht, ist aber außer den von dem Transporte Lebenden nicht bloß der leidende, sondern sein Nachtheil ist der Nachtheil der schaffenden Bevölkerung des Ganzen, und somit erscheinen die hohen Transitzölle nicht allein

als eine Last für die unmittelbar bei dem Gütertransporte Betheiligten, für Frachtfuhrleute, Spediteurs und Eisenbahnen, dann für Seeschiffer und Seekaufleute, sondern für die ganze Landesbevölkerung, für Alle die produciren, um an den Seehandel zu verkaufen, und für Alle, welche an die an den Seehandel Verkaufenden etwas zu liefern haben u. s. w., denn die Kette der „Von einander Lebenden" ist ohne Ende und bildet einen Kreislauf.

Jedes Verkehrshinderniß im Innern des Landes erschwert und mindert den Geldumlauf, d. h. den Umschwung der Erzeugnisse, denn diesem folgt jener. Es scheint auf den ersten Blick fast unbegreiflich wie in einer Gegend, in einem Lande, ohne überwiegenden Absatz nach Außen sich oft rasch Wohlstand und ein großes Verkehrsleben erzeugt, forscht man aber näher nach, so ergiebt sich, daß oft ein unbedeutender Impuls die Ursache und Wurzel davon war. Eine Fabrikanlage, ein kaufmännisches Etablissement rief andere sich daran knüpfende Erwerbszweige hervor, die davon lebende Bevölkerung erlangte die Mittel zu einem gewissen Wohlleben, andere Ortschaften in der Nähe fingen an die steigenden Bedürfnisse jener zu liefern, wurden dadurch selbst wohlhabend und zugleich ihrerseits wieder Abnehmer der Erzeugnisse der Fabrikanlage oder des Handels-Etablissements. Handwerker aller Art fanden Erwerb, an deren Bestehen früher nicht zu denken war, die Bevölkerung mehrte sich daher, und bald war man genöthigt aus größerer Entfernung Lebensmittel herbeizuziehen, deren Lieferanten wiederum ihren Wohlstand zunehmen und sich in Käufer der Früchte städtischer Gewerbthätigkeit verwandelt sahen. Von allem dem würde aber nichts entstanden sein, wenn nicht ein Anstoß dazu gegeben worden wäre, in dessen Folge der Eine Abnehmer des Andern wird, dergestalt, daß der Umsatz des den Anstoß gebenden Geschäfts sich in immer weiteren, wenn auch schwächeren Kreisen, gleich den Wellen die ein ins Wasser geworfener Stein hervorruft, mehr als zwanzigfach wiederholt, Wohlstand umher verbreitet, und durch das gegebene Beispiel manchen zur Nacheiferung anregt. So wie dergleichen einzelne Etablissements im Kleinen wirken, so rufen im Welthandel vermehrte Geschäfte und neue Handelszweige, auch neue Fabrikanlagen und kaufmännische Etablissements überall hervor, und befördern in einem scheinbar ganz unverhältnißmäßigen Umfange in weiten Kreisen Wohlstand und Zufriedenheit.

Leben daher die Massen der Menschen auch nicht unmittelbar von den Fabrikanlagen, von den Handels-Etablissements, und auch diese wiederum nicht ausschließlich vom „großen Welthandel,"

weil sie einen großen, ja gewöhnlich den größten Theil ihres Absatzes an die in ihrer Nähe wohnende Bevölkerung haben, so ist doch am Ende der Ursprung dieser Anlagen, der Impuls zu denselben, und die fortwährende Aufreizung zu speculativer Thätigkeit dem größeren Handel zu entnehmen, so wie das Wohlergehen der gewerblichen und ackerbauenden Bevölkerung auf die Entstehung der einzelnen unternehmenden und industriösen Etablissements zurückzuführen ist. Daß Handel und Industrie im Großen erhalten, gefördert und erleichtert werden, ist vor Allem die zu nehmende Rücksicht, denn der kleinere, im Uebrigen noch wichtigere, gewerbliche Verkehr knüpft sich unmittelbar an jenen an. Siecht der erstere, so wird sich der letztere, nämlich der gewerbliche Verkehr, so lange noch halten, als die gesammelten Mittel ausreichen, ist aber die Quelle versiegt, aus der diese ursprünglich geflossen sind, so werden auch sie allmählich verschwinden bis der Zustand wieder eingetreten ist, der vor dem Entstehen gedachter Etablissements vorhanden war. Aus diesem Grunde ist es ein Glück, wenn ein Land, das eine zahlreiche Bevölkerung besitzt, reich ist an Fabrikanlagen, nicht damit die Unternehmer reich werden, sondern damit eine große Anzahl Menschen, die einmal vorhanden sind (nicht, die vom Auslande herbeigezogen werden), Erwerb erhalten, und ihrerseits wieder Andern Erwerb bereiten, dergestalt, daß das in Umlauf gebrachte Geld, durch eine weit verbreitete Bevölkerung seinen Umfluß hält. Dieser Umfluß, diese Verwerthbarkeit der Erzeugnisse des Gewerbfleißes und des Feldbaues in steter Wechselwirkung, giebt den Grundstücken, allen brauchbaren Gegenständen und der menschlichen Arbeit einen Werth, nicht in Gold und Silber, sondern im Glauben gegründet auf den Ertrag, und darin bildet sich der Reichthum eines Landes. Producirt nun ein solcher Fabrikant einen Gegenstand etwas theurer als ein Engländer oder Franzose, sei es, daß das Rohmaterial, die Arbeitsgeräthe oder Feuerung ihm theurer zu stehen kommen, sei es, daß er minder gewandt wäre, als jene, so ist das, was seine Abnehmer ihm in Folge der Auflegung einer Steuer auf das fremde Erzeugniß zum Zwecke der Ausschließung der Mitbewerbung desselben mehr bezahlen müssen als dem Ausländer, eine gar nicht in Rechnung zu bringende Kleinigkeit, im Vergleiche zu der Vermehrung des Nationalreichthums, zu welcher jenes Etablissement den Impuls gegeben hatte. Erwägt man überdies, daß die Arbeit suchenden Menschen einmal da sind, daß mit der Nichtentstehung oder mit der Vernichtung einer Fabrik oder eines Geschäftes jene Menschen nicht zugleich von der Erde fortgewischt werden kön-

nen, daß vielmehr die Besitzenden, so lange ihr Besitzthum vorhält, der Armuth beistehen, und, sei es freiwillig oder in Form einer Armensteuer, einschreiten müssen, so wird sich unfehlbar ergeben, daß dasjenige, was die Besitzenden, die sich so nennenden Consumenten, an Armensteuern zu entrichten haben würden, unendlich viel mehr beträgt, als was sie in der Form eines etwas höheren Preises für einige Gegenstände ihres Verbrauches auszugeben hätten. Endlich aber ergiebt sich, daß der Wohlstand der Massen die Grundlage der Erhaltung des Werthes der Gegenstände des Eigenthums der Besitzenden selbst ist, denn diese können nicht ihr Geld neben sich liegen haben, sie müssen es anlegen in Grundstücken oder in industriellen Unternehmungen, diese aber können ihre Werthe nicht behaupten, wenn die Massen nicht dasjenige benutzen können, was Grundstücke und Unternehmungen liefern. Rechnen wir die Staatscassen mit in die Classe der Besitzenden, so ergiebt sich, daß auch sie ihre Einnahmen hauptsächlich auf den Wohlstand der Massen gründen müssen, daß daher auch sie als gute Haushalter handeln, wenn sie kleine Opfer gern bringen, und (um in dem Ausdrucke zu bleiben) es an Impulsen nicht fehlen lassen, einen Umschwung von Erzeugnissen oder Geldumlauf durch jedes in ihrer Gewalt stehende Mittel zu befördern. Die Stellung der Beamten, die Unterhaltung öffentlicher Anstalten, die Unterstützung von Kunst und Wissenschaft, der Stand der Staatspapiere, die Mittel der Landesvertheidigung hängen davon ab, ob die Landesbevölkerung im weitesten Sinne des Wortes steuerfähig ist. Das kann sie aber nur sein, wenn Sorge getragen wird, daß, so viel thunlich, jeder seine Kräfte geltend machen kann. In allen Dingen, wo diese Kräfte überwiegend stark sind, bedürfen sie keiner Aufmunterung, keines Schutzes, aber in allen denjenigen Dingen, in welchen das Ausland vorausgeeilt ist, sei es, daß dasselbe durch Lage, Rohstoffe, andere Ursachen oder durch größeres Talent begünstigt wäre, ist im Allgemeinen eine hinreichende Beschützung im Wege des Steuerwesens oder der Gesetzgebung wohlthätig, in sofern das Land einigermaßen die Befähigung zu der Hervorbringung des betreffenden Gegenstandes aufweiset. Eine bestimmte Regel für Alles und Jedes läßt sich dabei nicht aufstellen, denn es können Fälle eintreten, daß ein Artikel ganz besonders vortheilhaft in Deutschland verfertigt würde, für den ein anders Land ein williger Käufer wäre, wogegen dieses wiederum eine andere Waare, besonders gut und wohlfeil, hervorbrächte, und daher an Deutschland abzusetzen wünschte, so wird es beiden Ländern am besten frommen, wenn sie im gegenseitigen

Austausch sich beiderseits bereichern. Es wird dabei nicht so sehr darauf ankommen, ob die Bilanz um etwas zu Gunsten des einen oder andern Landes wäre, denn wie schon oben dargethan, die Vermehrung des National-Reichthums ergiebt sich zehn- und zwanzigfältig mittelbar durch den Umschwung der Thätigkeit, den das Produciren hervorruft, wogegen ein geringes Minus in der wirklichen Landesausfuhr nichts bedeutet. In solcher Weise kann ein Land lange in einer mäßigen Unterbilanz sein, und doch dabei reich werden. Aber die Unterbilanz darf nicht ausarten in eine Erdrückung der Gewerbthätigkeit, nicht in ein Erschlaffen des selbstthätigen Handels und der schaffenden Industrie. Dagegen ist Steuer- und Gesetzesschutz erforderlich. Weil aber ein naturgemäßiger Austausch zwischen Deutschland und andern Ländern, in Europa wenigstens, nur in höchst beschränktem Maße vorhanden ist, ist es die Sache der Regierungen, je nach den Umständen den Schutz eintreten zu lassen, nicht aber nach einem Systeme ohne Ausnahmen. Zu den besondern Mitteln des Schutzes gehört aber auch die Entfernung der Verkehrs-Hemmnisse im Lande selbst, deren gedacht worden ist; jede Erleichterung trägt reiche Früchte, und wenn die sich verbündenden Staaten nicht müde werden, gemeinsam dahin zu streben, daß im Bereiche ihres Wirkens die aus früheren Jahrhunderten stammenden Uebelstände beseitigt und den Erfordernissen der Gegenwart angepaßt werden, daß ihnen die genaue Kunde dessen, was zu schützen ist, nicht mangle, so wird Deutschland eine neue Zeit hereinbrechen sehen.

Es würde zu weit führen, jedes einzelne Mittel zur Förderung des allgemeinen Wohlstandes, jeden Uebelstand, welcher dieser Förderung im Wege steht, einer besonderen Erörterung zu unterziehen, und möchte auch ziemlich überflüssig sein, da wohl schwerlich eine Meinungsverschiedenheit in Deutschland über das Wünschenswerthe der Beseitigung der namhaft gemachten Uebelstände obwaltet, und es am Ende nur darauf ankommt, die Schwierigkeiten, welche ihrer Beseitigung entgegenstehen, näher zu besehen und allmälig zu entfernen. Nur ein Punkt möchte besonders, außer den beiden oben berührten, den Transitzöllen und dem mitunter fehlenden genügenden Steuerschutz, noch hervorgehoben werden, nämlich der mangelnde Schutz der Producte der Seefischereien.

Wenn in früheren Zeiten der Heringsfang für etwas sehr Einträgliches an der Nordseeküste gehalten wurde, und allerdings ansehnliche Capitalien aus dem Meere bezog, so ist in neuerer Zeit der Heringsfang, die sogenannte „große Fischerei“, durch den Wall-

fischfang, die sogenannte „kleine Fischerei", gar sehr in den Hintergrund gedrängt worden. Dieser, der Wallfischfang, beschäftigt jetzt schon eine große Zahl Schiffe, sowohl im Norden als im Süden, vor allem aber ist es der Wallfischfang in der Südsee, welcher eine große Aufmerksamkeit verdient. Alles, was durch diesen nach Deutschland heimgebracht wird, ist reiner Gewinn für das Land. Die gewonnenen Fischerei-Producte an Thran, Fischbein, Robbenfelle u. s. w. werden bezahlt mit deutschen Erzeugnissen und deutscher Arbeit, bestehend in Lebensmitteln, Schiffsmaterial, Löhnung der Mannschaften, Schiffsbau u. s. w., und sind daher gleich zu betrachten mit einer Einfuhr von Thran von einem fremden Lande, welche gegen einen deutschen Ausfuhrartikel, etwa Leinen, ausgetauscht wäre. Ja, es stellt sich der Gewinn bei der Fischerei im Grunde noch glücklicher, wenn man erwägt, daß etwa ⅓ des Werthes der heimgebrachten Fischerei-Producte in Ausrüstungs- und Verproviantirungskosten angelegt, daß ⅓ des Ertrages, statt der Löhnung, an die Mannschaft vertheilt wird, und das letzte Drittel in Zinsen, Assecuranz, Abnutzung und Reparatur der Schiffe und Nutzen des Unternehmers aufgeht. Das Land erhält auf diese Weise für die Ausfuhr der Ausrüstungs-Gegenstände von 25,000 Rthlr. einen Werth von 75,000 Rthlr. zurück, der sich auf eine Weise vertheilt, wie es gerade für ein Land am aller wünschenswerthesten ist, indem der Gewinn nicht auf einen Haufen fällt, sondern sich weit und breit herum versplittert, und zwar in solcher Weise, daß dadurch wirklich Wohlstand dauernd begründet wird. Ein Matrose pflegt nach vollbrachter Südseereise eine Summe als seinen Antheil am Ertrage von 4 à 500 Rthlr. zu erhalten, die derselbe seiner haushälterischen, Landbau treibenden Ehefrau übergiebt, während die auf kurzen Seereisen verdienten Gagen weniger geschätzt und mehrentheils verjubelt werden. Hat nun ein Matrose 3 oder 4 Südseereisen glücklich vollendet, so ist er ein wohlhabender, unabhängiger Landmann geworden, und da er gelernt hat, bei strenger Disciplin aus der Noth eine Tugend zu machen, und sich in die Umstände nicht nur zu finden, sondern dieselben muthig zu benutzen, so arbeitet er sich auch weiter empor, und wird ein wohlhabender Landmann. Verschaffte sich Deutschland solchergestallt seinen ganzen Bedarf an Thran, Fischbein u. s. w. durch seine eigenen Fischereien, so können 80 bis 100 der größten Schiffe mit einer Bemannung von 3000 Leuten Beschäftigung finden, die keinesweges blos aus Küstenbewohnern bestehen, sondern, gereizt durch den Gewinn, aus allen Theilen Deutschlands für die Südseefahrt zusammen-

strömen. Das Material für die Ausrüstung, das mit Ausnahme weniger Geräthe, Medicamente, Caffee, Zucker, Thee und Rum, aus lauter Landeserzeugnissen besteht, sowie dasjenige für den Schiffsbau selbst, strömt aus dem fernen Inlande herbei, z. B. Tauwerk, Segeltuch u. s. w., welches nach Herstellung der Eisenbahnen auch auf Lebensmittel sich erstrecken wird, denn durch jene wird in gewerblicher Hinsicht fast ganz Deutschland von selbst mit in den Verkehr des Küstenlandes gezogen. Der Gewinn, den Deutschland aus den Fischereien ziehen kann, mag leicht jährlich auf mehrere Millionen Thaler ansteigen, ungerechnet den Anstoß zum Verkehr in zweiter Linie, den man niemals aus dem Auge verlieren darf, da er bei weitem der wichtigere ist, worauf oben schon aufmerksam gemacht worden.

Treten die deutschen Staaten erst zusammen, um ehrlich, treu und offen zu berathen, was im Interesse Aller zu schaffen ist, wenn Neid und Eifersucht auf wahre Miseren verschwinden, dann werden sich der Dinge noch gar manche ergeben, die zu Nutz und Frommen des Ganzen ins Leben zu rufen sind. In den gemeinschaftlichen Aufschlagszöllen an den äußersten Gränzen, so wie in jährlich wiederkehrenden „Tagen“ nach dem Vorgange der alten Hansa und nach demjenigen des Zollvereins, nur in etwas beweglicherer Gestalt liegen die Mittel und Wege zum Bessern vorzuschreiten. Es kommt nur auf den Willen an, ist dieser da, so wird das Vollbringen nicht so schwer sein, wenn man es sich selbst nicht schwer macht.

Endlich möchte ein Gegenstand noch einer Erwähnung verdienen, der zwar nicht zu den Verkehrshindernissen gehört, wohl aber doch einer ernsten Erwägung der sich verbündenden Staaten werth ist. Es ist die Auswanderung. Was auch die Ursache sein mag, daß jährlich 60 bis 70,000 Deutsche die Heimath verlassen und über's Meer ziehen, genug, das Factum ist da, und allem Anschein nach wird in der nächsten Zeit die Auswanderungslust noch weiter um sich greifen. So viel fromme Wünsche in Betreff derselben laut geworden, so manche aus edlen Beweggründen hervorgegangene Bestrebungen auch, namentlich im südlichen Deutschland sich kund gegeben haben, um das Schicksal der das Vaterland Verlassenden zu verbessern, es ist Alles ohne Resultat geblieben. Man ging entweder von Voraussetzungen aus, die nicht zutrafen, oder man hatte Colonisationspläne im Sinne, die weniger den Auswandernden als den Daheimbleibenden nützen sollten, und übersah stets, daß den letzteren alle Mittel fehlten, einen solchen Erfolg zu sichern, wobei

es denn nicht ausbleiben konnte, daß, trotz des besten Willens und mancher gebrachten Opfer die unglücklichen Auswanderer am Ende die Leidenden blieben, weil man sie von der Bahn, welche ihre Landsleute bereits betreten hatten, ableitete, und ihnen deren weit wirksamere Hülfe entzog. Die Zeit der Anlegung von Colonien im Sinne des siebenzehnten Jahrhunderts ist längst vorüber, und die ganze Stellung und Politik Deutschlands weiset darauf hin, daß dieses sich keine Colonien schaffen kann, wenigstens nicht um solche auszubeuten, wie Holland, Frankreich, Spanien und England die ihrigen. Will Deutschland sich der dasselbe verlassenden Angehörigen annehmen, so sollte es nur in so fern geschehen, daß dahin getrachtet würde, sie auch in fernen Welttheilen thunlichst beisammen zu halten, nicht zum Vortheil der Zurückbleibenden, sondern zum besseren Fortkommen der Ausgewanderten selbst, damit sie sich untereinander Hülfe leisten könneu, und die Möglichkeit vorhanden bleibt, ihre Nationalität zu erhalten. Dahin wird in der Regel nur indirect gewirkt werden können, durch Rathschläge, zuverlässige Agenten, Seelsorger, Lehrer u. dgl., und wenn man auch im Uebrigen einem Jeden seinen freien Willen lassen müßte, zu seinen Angehörigen und Bekannten zu ziehen, so wird das keineswegs ausschließen, an geeigneten Küsten noch wenig bevölkerter Länder, namentlich in Südamerica, in einem zusagenden Klima, große Grundflächen zu acquiriren, die man Auswanderungslustigen überließe. Daß dabei jedoch mit großer Vorsicht zu verfahren sein würde, leidet keinen Zweifel, allein zunächst dürfte vor Allem die Sorge der vereinten Staaten darauf gerichtet sein müssen, daß betrüglichen Verlockungen zur Auswanderung ein Ziel gestellt, daß bei der Ueberschiffung für sichere Schiffe und völlig genügende Verproviantirung, und endlich am Landungsplatze für Einrichtungen gesorgt werde, durch welche die Ankömmlinge gegen die so oft vorkommenden schändlichen Prellereien bei ihrem weiteren Fortkommen Sicherheit erlangen. Eine Aufsicht auf Schiffe und Proviant, sowie auf die ganze Behandlung ist Seitens der deutschen Staaten in fremden europäischen Häfen bei der Einschiffung nicht ausführbar, während in den Häfen der Bundesgenossen alles nach Wunsch eingerichtet werden kann. Schon aus Rücksicht für die Auswandernden selbst, welchen gewöhnlich eine genaue Kenntniß der Ueberfahrtsverhältnisse ganz fehlt, wird es sich empfehlen, die über's Meer gehende Auswanderung auf die deutschen Häfen zu dirigiren, allein es sind der Gründe noch manche andere da, welche hinzutreten, um die Benutzung der eige-

nen Häfen zur Einschiffung in ein National-Interesse zu verwandeln.

Will man die deutsche transatlantische Schifffahrt möglichst heben, recht häufig und regelmäßig Schiffsgelegenheit zur Versendung von Erzeugnissen haben, will man überhaupt die Verbindung zwischen deutschen Häfen und Amerika soviel thunlichst vervielfältigen, so wird dieser Zweck auch auf jegliche Weise gefördert werden müssen. Die Beförderung der Auswanderer im Zwischendeck, während der untere Raum für Frachtgüter bleibt, ist dazu, namentlich seitdem die Schiffe bis zu 500 Last groß gebaut werden, ganz besonders geeignet, da sie den Rhedern nebenher einen Vortheil außer der Güterfracht einbringt, und sie in den Stand setzt, da, wo es nöthig ist, die letztere, nämlich die Güterfracht, so billig zu stellen, daß fremde Nationen mit ihnen nicht zu concurriren vermögen. Diese billigen Güterfrachten kommen dem deutschen Seehandel zu Gute, so wohl bei der Einfuhr als bei der Ausfuhr, und darum spielt der Zug der Auswanderer eine wichtige Rolle bei der Entwickelung der deutschen Seeschifffahrt. Derselbe beschränkt seinen Einfluß indessen nicht auf diese und ihre Rückwirkung, auch unmittelbar werden durch ihn eine Menge Bodenerzeugnisse verwerthet. Denn rechnet man, daß jeder Auswanderer eine Verproviantirung für die Seereise von 15 Rthlr. bedarf; so beträgt dieses auf 60 bis 70,000 Auswanderer, jährlich eine Summe von einer Million Rthlr., außerdem was auf der Reise von dem Wohnorte bis zur See verzehrt wird. Man sieht nicht ein, warum Deutschland diese Vortheile den Holländern, Belgiern und Franzosen anheim fallen lassen soll, da es mit dem Wohlergehen der Auswanderer ganz übereinstimmt, wenn sie für ihre Reisen deutschen Häfen den Vorzug geben, zumal wenn bei dieser Wahl ihnen noch weitere Vortheile und Fürsorge zu Gute kommen.

Auch diese wichtige Sache dürfte als Gegenstand weiterer Berathung nicht übersehen werden. Endlich ist der fünfte Punct, welcher hervorgehoben worden, noch zu erwägen, nämlich:

V.

Die Gleichstellung der Waaren-Fracht-Tarife auf allen Eisenbahnen Deutschlands.

Welche Rolle die Eisenbahnen in politischer, militärischer, nationalöconomischer und commerzieller Hinsicht zu spielen berufen sind,

läßt sich für jetzt noch gar nicht beurtheilen, daß sie aber in allen den eben genannten Beziehungen eine ungeheure Einwirkung auf alle Verhältnisse einst ausüben werden, dürfte wohl kaum noch einem Zweifel unterworfen sein. Wir stehen diesen Augenblick erst am Anfange des Erkennens des unabsehbaren Einflusses, den diese Erfindung unseres Jahrhunderts bewirkt, und schon beginnt man einzusehen, daß die Macht, welche in den Verwaltungen der Eisenbahnen liegt, eine so weit greifende ist, oder werden kann, daß es großem Bedenken unterliegt, die Bestimmungen über dieselben den Launen und partiellen Ansichten von Privatpersonen und von dem Eindrucke des Augenblicks beherrschten Generalversammlungen zu überlassen. Sind aber erst die Bahnen vollständig beendet, hört der Kampf um die nächsten Interessen auf, beginnt erst der Wetteifer von Provinzen und Ländern, um mittelst der Eisenbahnen einen Vorsprung vor dem Concurrenten zu gewinnen, dann wird sich zeigen, wie das Wohl und Wehe ganzer Länder sich an den Betrieb und an die Tarife der Bahnen knüpft, und was für Folgen, Willkühr, Eigensinn und Laune nach sich ziehen. Jetzt treten diese Folgen noch nicht hervor, denn es ist noch Alles in dem Streben nach der Erlangung dieser Verkehrsmittel befangen, und wenn ja die Regierungen Privatgesellschaften Concessionen zur Anlegung von Schienenwegen gaben, so beschränkten sie deren Befugnisse höchstens durch Ordnungsmaaßregeln, oder bestimmten, daß ein Maximum des Tarifs nicht überschritten werden dürfe. Was aber heute für ein mäßiges Maximum angesehen wird, ist es nach wenig Jahren bei dem Fortschreiten der Ausbildung der Anwendung bewegender Kräfte nicht mehr. Die Gefahr liegt aber keineswegs darin, daß die Verwaltungen ihre Tarife zu hoch stellen, im Gegentheil sie liegt darin, daß durch Concurrenz gedrängt, und um andere Zwecke zu erreichen, die eine Bahn ihre Tarife so niedrig stellen kann, daß Andere, wenn sie nicht lahm gelegt werden wollen, dem Beispiele folgen müssen, und daß in dieser Weise ein Zustand herbeigeführt werden kann, der die Eisenbahnen wieder dem Untergange entgegenführt, wenigstens diejenigen, für welche die Erbauer nicht gleich bedeutendere Zuschüsse aufzubringen vermögen als Andere, welche in Nebenzwecken ihren Ersatz finden.

Es ist wahr, daß die Concurrenz der Weg zum Bessern ist, daß in ihr der Sporn liegt, sich anzustrengen, daß ohne sie Alles beim Alten im gewohnten bequem gewordenen Gleise bleibt, und daß es daher ein Unglück sein würde, wenn nicht ein angemessener Wett=

eifer bei den Eisenbahnen, diese und ihre Bewirthschaftung zu stets steigender Vollkommenheit führte. Allein das Lob der Concurrenz bezieht sich entweder auf das Werk und das Treiben einzelner Menschen, oder auf die Anstrengungen von Corporationen und Staaten, um nicht hinter der Zeit zurückzubleiben, oder auch ihr voranzueilen; wenn dieselbe aber maaßlos auf Riesenwerke angewendet wird, die im Wetteifer eben so sehr Verderben als Segen bereitend, sich gestalten können, und zwar nicht für Einzelne, sondern für Länder und Völker, dann wird es zur Sache der Regierungen, Vorsichtsmaaßregeln zu ergreifen. Mag man es daher gerne der Concurrenz überlassen, auf jeglicher Eisenbahn die Annehmlichkeit des Reisens zu mehren, und jede neue Verbesserung und Erfindung in Anwendung zu bringen, denn darin kann die Bevölkerung nur Vortheil finden, aber dem Bestreben, dieser oder jener Bahn ein Monopol für den Transport von Menschen und Waaren durch niedrige Tarife zu erwirken, oder reichen Versendungs-Unternehmern, Vorzüge vor den kleineren zuzuwenden, sollte mit Entschiedenheit, und zwar recht bald, bevor das Uebel ausgebildet ist, entgegengetreten werden, weil ein allgemeines Unglück daraus hervorgehen kann.

Deutschland wird in der nächsten Zukunft von Norden nach Süden und von Westen nach Osten von verschiedenen Haupt-Eisenbahnlinien durchzogen sein, welche sich, und zwar eine jede, fächerartig, nach allen Richtungen auszweigen. Die Erbauer jeder dieser Hauptbahnen werden suchen, den möglichst größten Verkehr an sich zu ziehen, theils des besseren Ertrages wegen, und theils um den Städten und Provinzen, welche die Bahn durchzieht, zumal wenn dieselbe auf deren Kosten gebaut worden, so viel thunlich einen bisher nicht genossenen Handel und Erwerb, auf Kosten und zum Nachtheil anderer Städte und Provinzen zu verschaffen. Sie werden daher zu diesem Zwecke die Tarife etwas niedriger stellen als die concurrirenden Bahnen, und vielleicht in der raschen Beförderung von Waaren der einflußreichsten Stadt oder den einflußreichsten Personen noch außerdem Vortheile gewähren. Die concurrirenden Bahnen, sich so wie die Städte und Provinzen, deren Interesse sie zu dienen errichtet wurden, in solcher Weise bedroht sehend, werden nicht zurückstehen können, und daher ihrerseits, en revanche, die Tarife noch um ein Härchen niedriger stellen, was denn bei erst gedachter Bahn eine neue Herabsetzung des Tarifes zur Folge haben wird. In solcher Weise werden, sobald die Concurrenz der Eisenbahnen fühlbar wird, die Bahnverwaltungen sich gegenseitig die Tarife dergestalt

herabdrücken, daß der Betrieb nur mit großen Opfern wird unterhalten werden können. Dieselben werden um so leichter zu dergleichen Herabsetzungen verleitet werden, als die Transportkosten eines Eisenbahnzuges ziemlich dieselben bleiben, das Waaren-Quantum, oder die Personenzahl mag groß oder klein sein, je größer daher das zu befördernde Waaren-Quantum, oder die zu transportirende Personenzahl ist, desto niedriger kann auch der Tarif gestellt werden. Der Reiz, möglichst viel Personen und Waaren zu einer Bahn heranzuziehen, ist daher groß. Da aber alles in der Welt sein Maaß und seine Gränze hat, so auch die reisenden Personen und die zu versendenden Waaren. Drängen die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen daher ihre Tarife sich gegenseitig so herab, daß die Unternehmungen in sich nicht mehr ihr Bestehen finden, so werden diejenigen, welche am wenigsten nachzuschießen vermögen, den Betrieb einstellen müssen, in Folge dessen dann ganze Provinzen des gewohnt gewordenen Transportmittels beraubt sein werden, und sich über dieselben unabsehbares Elend verbreiten wird. Man denke sich nur einmal, daß ein reicher Seestaat auf den Namen einiger Privatpersonen als Actiengesellschaft eine Eisenbahn bis in das Innere von Deutschland gebaut hätte, und in der ertheilten Concession bestimmt wäre, den Tarif nicht höher als 4 Pfennig per Centner und Meile für Waaren aller Art zu stellen. Auf dieser Bahn würde der Tarif auf ½ Pfennig pro Centner und Meile gestellt, indem jener im Hintergrunde stehende Seestaat das Deficit bei dem Waarentransporte zuschösse, in der Gewißheit, daß weil die Concurrenz-Bahnen anderer Seestaaten nicht folgen könnten, der ganze Seehandel Deutschlands ihm zufallen müsse, wodurch ein reicher Ersatz für das gebrachte Opfer nicht ausbleiben könnte. Was wäre die Folge davon? Der Reichthum würde das Monopol des Eisenbahntransportes und des deutschen Seehandels erlangen, und die weniger reichen Städte, Provinzen und Staaten sich ruinirt sehen. Daß dergleichen noch nicht geschehen ist, beweiset nicht, daß es nicht jederzeit geschehen kann.

So lange es keine Eisenbahnen gab, fand einigermaaßen eine Gleichheit unter allen Handel treibenden Städten und Provinzen statt. Die Versendungen waren auf Fuhr- und Flußtransporte angewiesen, wobei in Beziehung auf den ersteren nur der Zustand der Landstraßen und die Transitzölle, und in Beziehung auf den letzteren die Fahrbarkeit der Flüsse und die Höhe der Flußzölle einen Unterschied bewirken konnten. Dieser war aber niemals so erheblich, daß von irgend einer Seite, des billigeren Transports wegen, eine

Monopolisirung des Verkehrs auch nur versucht werden konnte. Die Eisenbahnen dagegen verändern diesen gesicherten Zustand gänzlich, und es muß schon die Möglichkeit, daß über kurz oder lang irgend eine Hauptbahn zur Monopolisirung des Handels mißbraucht werden kann, eine Unruhe und Aengstlichkeit über den Besitzstand hervorrufen, die füglich vermieden werden sollten. Die schon jetzt bestehende Ungleichheit unter den Eisenbahntarifen wird ohne Zweifel Berathungen unter den verschiedenen Verwaltungen hervorrufen, sich temporär über etwas Gemeinschaftliches zu verständigen. Wird aber die deutsche Vielköpfigkeit es zu einer Einigung bringen, und wenn diese erfolgen sollte, wird sie von Dauer sein? Die Sache ist in der That zu wichtig um sie dem Egoismus, der Laune, und der Eifersucht einzelner Privatpersonen, als Directoren oder den zufälligen Beschlüssen von General-Versammlungen zu überlassen, und daher wird sehr zu empfehlen sein, daß die Bewirthschaftung der Eisenbahnen, wenigstens in Hinsicht der Tarife und der höheren allgemeinen Rücksichten unter die Aufsicht des zu hoffenden Handelsbundes deutscher Staaten gestellt werde. Von den meisten deutschen Regierungen ist längst anerkannt, daß die in den Eisenbahn-Verwaltungen liegende Macht nicht der Privatindustrie überlassen werden könne, daher bauten sie die Bahnen für Staatsrechnung, oder kauften dieselben den Privatgesellschaften ab. Allein wenn auch alle deutsche Eisenbahnen Staatseigenthum wären, würde dem gerügten Uebelstande doch noch kein Ziel gesetzt sein. Denn die Erfahrung lehrt, daß auch die Regierungen in mancherlei Dingen bemüht gewesen sind, ihren Unterthanen besondere Handels- und Erwerbs-Vortheile zum Nachtheile ihrer Nachbarn zu verschaffen, und da den Regierungen noch größere Mittel zur Verfügung stehen, als Privatgesellschaften, um bei dem Eisenbahnbetriebe Opfer zu bringen zu dem Zwecke, ihren Staatsangehörigen außerordentliche Vortheile zu gewähren, so erscheint die Sache fast noch gefährlicher, wenn die Eisenbahnen ganz in den Händen der einzelnen Regierungen sind. Es liegt diesemnach, auch wenn alle Eisenbahnen Deutschlands Staatseigenthum geworden sein werden, in denselben ein Mittel im tiefen Frieden, und unter Auswechselung der freundschaftlichsten Redensarten, einen Kriegszustand herbeizuführen, verderblicher für ganze Staaten als die Drangsale, welche Feuer, Schwert und Kanonen zu bereiten vermögen, denn diese sind nur vorübergehender Art, während jenes bleibend Unheil anrichten wird. Soll daher unter den sich zu gemeinschaftlichen Zwecken verbündenden deutschen Staaten, ein redlicher, auf unbedingtem Vertrauen begründeter, wahrhafter Nationalbund in

das Leben treten, so muß ein jeder derselben die vollständigste Gewißheit erlangen, daß er nicht der Gefahr ausgesetzt sei, daß ein Nachbarstaat Maaßregeln ergreife, wodurch sein Verkehr abgeschnitten werde. Da aber die Eisenbahn-Fracht-Tarife, und auch die Personen-Tarife ein so gewaltiges Mittel werden können, den Frieden unter den Bundesgenossen zu stören, und zu gleicher Zeit durch übertriebenen Wetteifer das ungeheure Capital, welches Deutschland in dieser großartigen Erfindung unseres Jahrhunderts angelegt hat, auf das äußerste zu gefährden, wird gewiß eine Vereinbarung unter allen Staaten zur Annahme eines übereinstimmenden Tarifs für den Centner Waaren, und für die Person auf jede Meile, unter Nichtrechnung kleiner zur Vermittelung gemachter Umwege, zur Ruhe, zum Frieden und zum Glücke Deutschlands außerordentlich beitragen. Wie die Modalitäten dabei zu treffen sein werden, mag künftiger Berathung überlassen bleiben, und da jedes Jahr Neues auf dem Gebiete der Mechanik liefert, wird das Eisenbahnwesen bei den jährlichen Zusammenkünften der Bevollmächtigten der verbündeten Staaten stets Gegenstand von Erwägungen und weiteren Verständigungen werden.

Nur eine Bemerkung über die Einzelnheiten der Tarifbestimmungen möge hier einen Platz finden. Es ist bei vielen Eisenbahnen Gebrauch, daß die Versender großer Waaren-Quantitäten Vorzüge vor den kleineren Versendern genießen, entweder in der Form eines ihnen bewilligten Frachtrabatts, oder durch Vermiethung eines ganzen Bahnzuges, oder einiger Bahnwagen in runder Summe. Es ist nicht zu leugnen, daß es den Verwaltungen bequemer ist, wenn sie die Waaren von einem Versender erhalten und an einen Empfänger abliefern, als wenn Empfang und Ablieferung in vielen kleineren Partheien geschieht. Ja es ist auch gewiß, daß die Versendung kleiner Partheien mit mehr Kosten verbunden ist, als diejenige von großen Massen. Allein es entsteht die Frage: Sind denn die Eisenbahnen zur Bequemlichkeit der Verwaltungen gebaut, oder zum Nutzen des Publicums? Sind die Eisenbahnen dazu da, den reichen kaufmännischen Monopolisten ihr Geschäft noch sicherer in ein Monopol zu verwandeln? So lange die Eisenbahnen durch Actiengesellschaften gebaut und in Betrieb erhalten, und lediglich als Finanzspeculation der Unternehmer betrachtet werden, die theils darnach trachten, sich ihr Werk bequem zu machen, theils darnach, daß die bedeutendsten Actionäre auch außerdem bei ihren größeren Versendungen Vortheile genießen, so lange auf die Beschlüsse der Directionen und Generalversammlungen durch den Einfluß reicher Kaufleute und Fabrikanten unter den Actionären

eingewirkt werden kann, darf man sich nicht darüber wundern, wenn wenig Rücksicht auf die kleineren Versender genommen wird. Freilich wird man entgegnen, daß diese, nämlich die kleineren Versender, ihre Waaren großen Spediteurs übergeben können, um einestheils des gewährten Vortheils theilhaftig zu werden, allein die Spediteurs besorgen die Abladung nicht aus Menschenliebe, sondern um dabei Vortheil zu haben, und für diesen müssen die kleineren Leute jenen tributpflichtig werden. Wenn aber alle kleine Versender sich der Spediteurs bedienen, um ihre Waaren fortzuschaffen, so erhalten die Eisenbahnen ihre Frachtpreise nur nach Absatz der Rabatte und Vorzüge, die sie den Spediteurs, das heißt den größeren Versendern, einräumen, so daß das Resultat nur dahin geht, daß die Eisenbahnen dazu dienen, einigen Wenigen ein Privilegium auf die Versendungen zu verschaffen, ohne selbst ihre Einnahmen zu vermehren. Sind jene Spediteurs zugleich Kaufleute oder Fabrikanten, so haben sie es in ihrer Gewalt, ihren Abnehmern die Waaren in niedrigerer Fracht zugehen zu lassen, als die kleineren Kaufleute oder Fabrikanten es zu thun vermögen, und kommen gegen diese in erheblichen Vorsprung. Das ist jedenfalls ein Uebelstand, den wohlwollende Regierungen nicht dulden können, denn der kleinere Mann bedarf der Aufhülfe mehr als der Reiche, der schon vermöge seines Reichthums Vorzüge genug vor dem weniger Bemittelten besitzt. Werden daher die Eisenbahnen nicht als Finanzspeculationen der Unternehmer und als Mittel, reiche Actionärs noch ferner zu bereichern, betrachtet, sondern als Mittel zur Erleichterung des Verkehrs gleichmäßig für Jedermann, so sollte eine Verfügung dahin getroffen werden, daß der Frachttarif für jeden völlig gleichmäßig gelte, und alle Bevorzugungen durch Rabatte oder Vermiethungen von ganzen Bahnzügen oder einzelnen Wagen zu ermäßigten Preisen, aufgehoben würden.

An Schwierigkeiten, diesen Zweck zu erreichen, wird es nicht fehlen, da die Privat-Eisenbahn-Gesellschaften bereits allerlei wohlerworbene Rechte besitzen, und wieder in anderen Staaten, in welchen die Eisenbahnen Staatseigenthum sind, auch die Stände ein Wort mitzureden haben; aber eben darum, weil die Sache schwierig ist, gehört sie vor das Forum der sich verbündenden Staaten, und verdient gewiß deren ganze Aufmerksamkeit.

Nachdem die vorliegenden großen Fragen einer wenn auch nur kurzen und andeutungsweisen Erörterung unterzogen sind, um darauf aufmerksam zu machen, wie viele Gegenstände einer Erledigung bedürfen, wenn ein treuer und redlicher Bund unter den deutschen Staaten ins Leben gerufen werden, wenn jeder Einzelne seine Rechte gewahrt wissen, wenn keiner mehr Veranlassung haben soll, sich an fremde Staaten anzuschließen, um sich feindlicher Maaßregeln seiner nächsten deutschen Nachbarn gegen seine commerziellen und gewerblichen Interessen zu erwehren, wenn jeder Einzelne in der Kraft der Gesammtheit der deutschen Nation Schutz gegen Uebergriffe des Auslandes finden, ja wenn es dahin kommen soll, daß das Ausland selbst die Freundschaft jedes einzelnen deutschen Staates sucht, um des Wohlwollens der Gesammtheit der Nation sich mehr zu versichern, wenn diese letztere als die Macht angesehen werden soll, die ihr ganzes Gewicht in die Waage der wirklich ausführbaren Handelsfreiheit dadurch legt, daß sie mit Entschiedenheit allem egoistischen Treiben anderer Völker entgegentritt, — mag ein Versuch folgen, das Bundesvertrags-Verhältniß übersichtlich in Gemäßheit des Vorstehenden zu gliedern.

I. Organische Einrichtung des Bundes.

1) Feststellung dessen, was man unter deutschem Handel verstehen will; daher bleibende Absonderung des fremden Zwischenhandels nach Deutschland von dem eigenen deutschen Handel durch Auflegung eines Extrazolles von — Rthlr. für den Centner auf gewisse Waaren, bei der Einfuhr aus fremden europäischen Entrepots nach dem Vereine, zu erheben an den äußersten Gränzen desselben.
2) Sicherstellung der Rechte aller verbündeten Staaten unter einander hinsichtlich des auswärtigen Handels.
3) Bestimmung, daß die Maaßregel des Aufschlagszolls zur bleibenden Absonderung des fremden Zwischenhandels auch als diejenige bezeichnet werde, welche die verbündeten Staaten zeitweise als Repressalie anwenden wollen, ohne eine Vermehrung der Schiffsabgaben auszuschließen.
4) Bestimmung, daß zur Bildung eines Beschlusses Einstimmigkeit aller Theilnehmer erforderlich sei, mit Ausnahme des sub § 12 gedachten Falles, in welchem der Verein auch durch einen

Majoritätsbeschluß nach näherer Normirung die Anwendung der sub 3 erwähnten Repressalien anordnen kann.

5) Niedersetzung einer gemeinsamen Behörde zur Bildung eines Archivs der Handelskunde und zur Kenntnißnahme alles dessen, was im Handel, der Schifffahrt und der Industrie vorfällt, und zur Berichterstattung über diese Gegenstände.

6) Jährlich mindestens einmaliges Zusammentreten von Commissarien der sich verbündenden Staaten, um über die Angelegenheiten des Bundes zu tagen.

Bei besonderen Vorkommnissen, auf Verlangen von drei Staaten, außerordentliche Einberufung der Commission. Im Fall es sich um die Unterhandlung eines gemeinschaftlichen Handelstractats handelt, beräth die Commission die allgemeinen Grundlagen desselben und ermächtigt,

falls der Tractat mit einem Seestaate abzuschließen ist — drei deutsche Seestaaten, falls der Tractat mit einem Landstaate abzuschließen ist — drei Binnenstaaten

zu der Unterhandlung des Tractats, wobei das Recht der Ratification jedem einzelnen Staate verbleibt.

7) Jeder theilnehmende Staat bleibt berechtigt, für sich allein Handels- und Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten abzuschließen, hat sich aber verbindlich zu machen, dabei gewisse näher anzugebende Grundsätze zu befolgen, durch welche die Interessen der Verbündeten nicht verletzt werden und denselben das Recht des Beitritts vorbehalten wird.

II. Zweck des Bundes und Grundsätze der durch denselben zu befolgenden Handels- und Schifffahrtspolitik.

8) Die verbündeten Staaten als eine commerzielle Einheit (als ein Country) anerkannt zu sehen und Einführung eines Bundeszeichens in den Flaggen der einzelnen Staaten.

9) Die Schifffahrt anderer Länder, in sofern diese das Reciprocum leisten, gleich der eigenen zu behandeln.

10) Die Erzeugnisse aller Länder bei der Einfuhr auf dem ordnungsmäßigen Wege steuerlich völlig gleich zu behandeln, in sofern jene Länder die Schifffahrt der verbündeten Staaten nach § 9 und die Erzeugnisse derselben auf dem Fuße des begünstigtesten dritten Landes behandeln.

11) Die Verbündeten werden daher erstreben:

A) in unabhängigen Ländern,

a) Gleichstellung der Schifffahrt des Vereins bei directer und indirecter Fahrt in allen fremden Ländern mit der nationalen, unter Ausnahme der Küstenfahrt (die Fahrt von einem der verbündeten Staaten zu dem andern, ist wo möglich dem Auslande gegenüber als Küstenfahrt geltend zu machen).

b) Gleichstellung der Erzeugnisse aller verbündeten Staaten in fremden Ländern mit den gleichartigen der begünstigtesten Nation.

B) in den Colonien europäischer Länder,

a) Gleichstellung der Schifffahrt des Bundes mit derjenigen des Mutterlandes, nöthigenfalls unter Ausnahme der Fahrt zwischen dem letzteren und den Colonien desselben.

b) Gleichstellung der Eingangsrechte auf die Erzeugnisse der verbündeten Staaten mit denjenigen auf die Erzeugnisse des Mutterlandes.

c) Gleichstellung mit der Ausfuhr nach dem Mutterlande unter dessen Flagge, in den Ausgangsrechten auf Waaren aus den Colonien mit Schiffen der Bundesstaaten nach diesen oder dritten Ländern.

d) Beseitigung monopolistischer Einrichtungen in den Colonien, welche einen Absatz fremder Erzeugnisse und einen Ankauf der Producte der Colonien erschweren oder unmöglich machen.

12) Stellt ein unabhängiges Land die Schifffahrt und die Erzeugnisse des Vereins nachtheiliger als diejenigen einer dritten Nation, und

stellt eine Colonie die Schifffahrt und den Handel des Vereins nicht auf den § 11, B a bis c angegebenen Fuß, oder walten in derselben Verhältnisse ob, wie § 11, B sub d angegeben, so kann der Aufschlagszoll § 3 nach Majoritätsbeschluß in Gemäßheit des § 4 wider dieselben in Anwendung gebracht werden.

III. Gegenstände, welche den Berathungen der „Vereinstage“ vorzubehalten sind.

13) Das Consulatwesen des Vereins.

14) Die Verkehrshindernisse in den Staaten der Verbündeten, namentlich Transit- und Wasserzölle, Umladungszwang, Besteuerung der Handelsreisenden u. s. w.

15) Maaßregeln zur Aufhülfe von Schifffahrt, Handel und Industrie, namentlich die Steuerformen, die Seefischerei, die Auswanderung und Colonisation, die Münzen, Gewichte und Maaßen, die Briefportosätze, das Handels-, Schifffahrts- und Wechselrecht, das Bankwesen u. s. w.

Wie angegeben, hat hier nur ein Versuch zur Gliederung eines Bundesvertrages in rohen, nur andeutenden Umrissen gemacht werden sollen, um das Erörterte in einer oberflächlichen Uebersicht dem Blicke vorüber zu führen. Es versteht sich von selbst, daß dabei weder an eine auch nur annähernde Vollständigkeit noch an eine sorgfältige Wortstellung gedacht ist, so wie denn der ganze Zweck dieser Zusammenstellungen kein anderer ist, als lediglich einen Beitrag an Material zur Erörterung der vorliegenden großen Frage zu liefern.

Indessen möchten die wesentlichsten Stützpunkte für einen Bund hierin angedeutet sein, und wenn die Grundlage erst gelegt ist, wenn in ihr die Aufforderung zu weiterem Handeln mit Bestimmtheit vorliegt, so kann man füglich der Zukunft vertrauen. Denn könnte man dieses nicht, wollte man von Anfang an von der Voraussetzung ausgehen, daß doch bald Alles in der deutschen Erbsünde, der Uneinigkeit und dem Eigensinne, aufgehen werde, dann in der That wäre es besser, die Sache gar nicht anzufangen.

Es wird nun noch ein Blick darauf zu werfen sein, wie sich eine Verbündung in dieser Weise vom Standpuncte des inneren Deutschlands ausnehmen werde, und endlich wie sich dieselbe zu dem Bremischen Standpunkte verhalten dürfte.

Schon im Eingange dieser Denkschrift ist darauf hingewiesen worden, daß zu den Erschwerungen des Zustandekommens eines deutschen Handels- und Schifffahrtsbundes auch die bei vielen Bewohnern des Zollvereins vorherrschende Idee gehöre, daß vorgängig nothwendig ein allgemeiner Anschluß an den Zollverein müsse stattgefunden haben. Es wird daher jetzt, nachdem erörtert worden, was unter dem Handels- und Schifffahrtsbunde zu verstehen ist, auch näher darauf einzugehen sein, wie sich die Frage des Zollanschlusses zu diesem Bunde verhalte. Der Wunsch nach dem Zollanschlusse der Küstenstaaten ist so oft erschollen, man knüpft daran Erwartungen der wunderbarsten Dinge, die in mancherlei allgemeinen Ausdrücken zu Tage gekommen sind. Zergliedert man indessen die am ausschweifendst scheinenden Wünsche, und reducirt sie auf die Wirklichkeit und practische Ausführbarkeit, so ergiebt sich, daß sie auf das Folgende hinausgehen.

Einigkeit unter allen deutschen Staaten in der Handelspolitik mit dem Auslande, Begünstigung des Handels mit den freien außereuropäischen Ländern, Schutz der Schifffahrt und des Seehandels durch Repressalien gegen die Bedrückungen derjenigen Völker, welche das Princip der Gegenseitigkeit nicht gelten lassen wollen, Gemeinschaftlichkeit der abzuschließenden Tractate, Anerkennung der verschiedenen deutschen Staaten als eine commercielle Einheit, Einführung einer deutschen Flagge, Vereinigung zu übereinstimmender Gesetzgebung im Handel und in der Schifffahrt, Beseitigung der Verkehrshindernisse, gleiches Recht im Handel und in der Schifffahrt unter allen Genossen des Bundes; — das etwa möchte es sein, worin die Wünsche Aller als Folge eines Anschlusses der Küstenstaaten an den Zollverein zusammentreffen. Es ergiebt sich aber, daß ein Anschluß an den Zollverein auch nicht eines dieser Dinge als Selbstfolge herbeiführt, denn so viele deutsche Staaten sich auch dem Zollvereine angeschlossen haben, ist doch noch nichts von diesen Wünschen verwirklicht worden. Denn noch kürzlich haben, wie schon berührt, einzelne Zollvereinsstaaten separate Verträge selbst mit dem unmächtigen Portugal abgeschlossen und dadurch zu erkennen gegeben, daß auch selbst der Zollverein noch keine commercielle Einheit bildet und die Verbindung sich eben nur auf das Steuerwesen beziehe, so wie daß dabei von der Befolgung einer internationalen Handelspolitik nicht die Rede sei. Hinsichtlich dieser hat sich zwar ein Kampf in öffentlichen Blättern entsponnen, allein ein Resultat desselben liegt noch keineswegs vor. Gemeinschaftlichkeit des Handelsrechts ist eben so wenig vorhanden, und Verkehrshindernisse nebst Rechtsungleichheiten sind auch nicht abgeschafft. Es zeigt sich daher, daß der Zollverein *an und für sich* diese Früchte nicht trägt, man giebt sich aber der *Hoffnung* hin, daß dieselben zum Vorschein kommen würden, wenn die Küstenstaaten Theilnehmer wären. Es ist daher die Sehnsucht nach jenen Früchten, welche den Wunsch nach dem Zollanschlusse der Küstenstaaten hervorrief; der letztere erschien nur als *der Weg zum Ziele*. Da aber der Zollverein, trotz seiner schon nicht unansehnlichen Dauer, noch keine dieser Früchte getragen hat, so liegt der Gedanke nahe, ob denn die gemeinschaftliche Erhebung der Verbrauchssteuern auch wirklich wohl der Baum sei, der jene hervorbringe, und ob diese nicht etwa einen ganz anderen Boden zum Wachsthum und Gedeihen verlange. Wäre daher auch der ganze deutsche Norden dem Zollvereine einverleibt, so würde nach den seitherigen, unwidersprechbar vorliegenden

Erfahrungen man in allen den angeregten Fragen noch nicht um einen Schritt weiter sein. Immer würde eine besondere Vereinbarung hinzukommen müssen und erst durch diese alle jene Wünsche verwirklicht werden können. Käme aber eine solche neben dem Zollanschlusse zu Stande, so würde sie, unabhängig von den gewöhnlichen Steuern, ihre Operationen wider das Ausland nur durch einen Aufschlagszoll auf fremde Erzeugnisse handhaben können, wie solches in der Denkschrift vom 8. Novbr. 1844 nachgewiesen ist. Die Controle würde, nach den Gesetzen des Zollvereins, durch die eigenen Zollbeamten der Staaten geschehen, und bei allen gemeinsamen Schritten die Stimmeneinhelligkeit erforderlich sein. Das letztere würde der Fall sein, sowohl bei Verträgen mit fremden Staaten, als bei Repressalien, bei der Einführung einer gemeinsamen Flagge, und bei übereinstimmenden Handels- und Schifffahrtsgesetzen. Separate Begünstigungen wie beim Weinhandel würden aufhören, und Bestrebungen die Verkehrshindernisse zu beseitigen, würden dem guten Willen der Theilnehmer überlassen bleiben.

Es ergiebt sich aus diesem, daß die Sache sich gleich bleibt, ob ein förmlicher Anschluß der Küstenstaaten an den Zollverein einer Verbündung der deutschen Staaten, um gemeinsam die vorgedachten Früchte zu pflücken, vorangehe oder nicht, dafern die Verbündung nur so gestellt wird, daß sie die Erfolge gleichmäßig sichert, und daß ist um so gewisser der Fall, als dieselbe sich gänzlich auf die nämlichen Verhältnisse stützt, die unter den Zollvereinsstaaten vorherrschen, mit der alleinigen Ausnahme, daß diese sich in sämmtliche Steuereinnahmen von ausländischen Waaren theilen, was bei der vorgeschlagenen Vereinigung nur hinsichtlich der Aufschlagszollgelder der Fall sein würde, wenn man diese nicht zu einem besseren Zwecke verwenden wollte. Wenn in mancher Beziehung der vorgängige oder gleichzeitige Zollanschluß Vortheile für die Gesammtheit in sich schließt, die hauptsächlich darin bestehen, daß die Erzeugnisse aller Staaten ein offenes Absatzgebiet über ganz Deutschland finden würden, welches wenigstens den Küstenstaaten eben so gut dienen könnte als den inländischen Provinzen, so hat doch andererseits der Zollanschluß der Nordseestaaten nicht nur für diese selbst sondern für ganz Deutschland seine sehr großen Schattenseiten, weshalb es für alle Theile besser sein möchte, denselben wenigstens nicht zu übereilen. Die Bevölkerung dieser Staaten ist durchweg ackerbauend, oder vom Handel und von der Schifffahrt lebend. Grade diese Lebensweise, so wie die Lage

in der Nähe des Meeres gewöhnt sie an den reichlichen Verbrauch von Colonial-Producten, welchem sie entsagen müßte, wenn eine hohe Steuer ihr dieselben vertheuerte. Mit Entsagung oder Beschränkung ihres Verbrauches würde auch ihr Handel und Verkehr mit diesen Waaren abnehmen, welches um so empfindlicher für sie sein müßte, als ein Fabrikbetrieb, dessen Absatz durch ein erweitertes Feld gewinnen könnte, bei ihr nur in äußerst geringem Grade vorhanden ist. Der Schiffbau, die Schifffahrt und der Zwischenhandel mit andern außerdeutschen Staaten, welche in den Küstenländern eine so große Rolle spielen, können nur gedeihen, wenn die möglichste Steuerfreiheit für alles dem Auslande zu entnehmende Material, als Eisen, Kupfer, Masten u. s. w. vorherrscht und wenn selbst Lebensmittel vom Auslande steuerfrei herbeigezogen werden können, falls der eigne inländische Bedarf einmal die Preise der eigenen Erzeugnisse in die Höhe getrieben haben sollte. Was an Bodenerzeugnissen, dem Haupterwerbe, disponibel ist, findet durch die Schifffahrt jederzeit bald nach dem einen bald nach dem andern Lande Abzug, und was nebenher in den Städten die kleine Industrie schafft, findet den geeigneten Markt jenseits des Meeres; äußerst wenig davon könnte Absatz weiter landeinwärts finden. Es ist daher kein Interesse vorhanden, welches die Bewohner dieser Küstenländer wünschen lassen könnte, dreifach höhere Steuern zu zahlen, weniger zu verzehren und ihren Erwerb unter Lasten gelegt zu sehen, die sie jetzt nicht kennen. Andererseits sieht man nicht ein, daß die Bewohner des Zollvereins Vortheil davon haben, wenn jenen Leuten das Leben sauer gemacht würde, wenn man durch höhere Steuern Schiffbau und Schifffahrt erschwerte, die so wesentlichen Einfluß auf den Wohlstand von ganz Deutschland haben. Die Steuern in den Küstenstaaten sind so niedrig, daß sie dem Absatze der Industrieerzeugnisse des Zollvereins nicht hinderlich sind, und da umgekehrt das Gleiche nicht der Fall ist, bleiben diejenigen Bewohner der Küstenländer, welche Fabrikbetrieb haben, immer im Nachtheile gegen diejenigen des Zollvereins. Wenn aber für die handelspolitischen Zwecke, die der Zollverein bis jetzt **noch nicht** verfolgt hat, deren Verfolgung aber für die Gesammtheit der deutschen Nation so sehr wünschenswerth ist, ein höheres Steuerwesen in den Küstenländern keinesweges nöthig erscheint, vielmehr dieselben völlig so kräftig durchgeführt werden können, wenn eine Steuererhöhung nicht eintritt, warum sollte man die Sache da nicht auf solche Weise sich gestalten lassen, wie sie den Theilnehmern am zusagendsten ist und Keinem schadet.

Was hier hinsichtlich der Bevölkerung der Küstenländer gesagt ist, gilt nicht minder von derjenigen der Seestädte. Bei dieser kommt aber noch hinzu, daß ein System hoher Steuern nicht zu handhaben ist ohne eine strenge Controlle. Der Gedanke, den jetzt so ungemein bequemen Handelsbetrieb durch die nothwendigen Förmlichkeiten des Zollwesens stets aufgehalten, gehemmt und vertheuert zu sehen, hat eine große Abneigung gegen hohe Steuern hervorgerufen, und es ist auch nicht zu verkennen, daß der Handel, besonders der Zwischenhandel nach dem Norden, gar sehr darunter leiden würde. Es sind zwar der Einrichtungen viele denkbar, welche die Beschwerlichkeiten sehr vermindern könnten, allein dieselben würden mit außerordentlichen Kosten und Opfern verbunden sein, und jedenfalls das Schlimmste bei dem jetzigen Handelsbetriebe, ein großer Aufenthalt, dessen Vermeidung die Seele des Weltseehandels ist, eintreten. Nicht nur diese Seestädte, sondern alle Theile Deutschlands haben das lebhafteste Interesse an dem leichtest möglichen Betrieb des Seehandels und der Seeschifffahrt in den deutschen Häfen, und daher mag man wohl behaupten, daß wenn in dem Anschlusse der Seestädte an den Zollverein ein Opfer für diese läge, das Opfer zehnfältig auf ganz Deutschland zurückfallen würde.

Es mag daher wohl erst eine sehr reifliche Erwägung stattfinden, bevor man ernstlich den Wunsch eines Zollanschlusses der Küstenstaaten ausspricht, und deshalb zu empfehlen sein, zu versuchen, die Wünsche und Zwecke, welche man für das gesammte Deutschland an den Zollanschluß der Küstenstaaten knüpft, oder deren Erledigung davon erwartet auch ohne denselben zu erlangen. Daß dieses möglich sei, und zwar bis zum Tüttel auf dem i, daß eine eben so enge Verbündung practisch zu machen ist, scheint in dieser Denkschrift nachgewiesen zu sein. Ja es geht sogar aus derselben hervor, daß selbst eine leichtere Beweglichkeit der Handelspolitik als nach einer Zollvereinigung gesichert werden kann, wenn zur Veränderung Deutschlands Gesammt-Interessen durch einzelne Staaten vertreten werden, in Zeiten und Umständen, welche die größeren Staaten wegen anderweiter Rücksichten hindern, an der Vertretung Theil zu nehmen. Es dürfte sich ferner ergeben, daß das Beharren der Küstenstaaten bei ihren niedrigen Steuersätzen ein Hauptbeförderungs- und Erleichterungsmittel der Seeschifffahrt ist, daß die Einführung höherer Steuersätze die Bevölkerung mehr auf das Feld der Fabrikthätigkeit leiten, und dadurch nicht nur den Zollvereinsbewohnern Concurrenten hervorrufen, sondern

auch der Schifffahrt die unentbehrliche Mannschaft entziehen werde, wie das z. B. dermalen in Frankreich der Fall ist.

In dieser Beziehung möchte es daher im Interesse des Zollvereins liegen, zur Förderung der Seeschifffahrt, dem wirksamsten Hebel der Ausfuhr seiner Erzeugnisse, dahin zu streben, daß die Küstenstaaten sich dem Zollvereine **nicht** anschlössen, bis das Formenwesen und die Höhe seiner Steuern eine solche Umgestaltung erfahren, daß sie dem hervorgehobenen Zwecke, der Entwickelung des deutschen Seehandels, nicht mehr hinderlich seien. Daß eine solche Umgestaltung aber nicht das Werk eines Monats oder eines Jahres sein könne, liegt auf flacher Hand, und würde es gewiß höchst thöricht sein, in Erwartung dieser auf die Früchte verzichten zu wollen, die man ohne sie sofort ernten kann.

Diesem allen nach möchte die vorgeschlagene Verbündung den Zwecken des Zollvereins vollkommen entsprechen, ja dieselben unter gegenwärtigen Umständen noch mehr befördern, als wenn der Zollanschluß wirklich vorhergegangen wäre. Das ist aber auch nothwendig, wenn der Bundesvertrag Dauer haben soll. Denn ein Tractat kann auf diese (nämlich die Dauer) nur dann Anspruch machen, wenn er den Interessen aller Betheiligten entspricht, wenn keiner dabei als übervortheilt erscheint, und Vertrauen und Zuversicht aus ihm hervorgehen, die dann den Weg zu ferneren freundlichen Verständigungen ebnen.

Da nun eine Verbündung unter Deutschen Staaten nur dann Dauer haben kann, wenn sie den Interessen aller Theile gleichmäßig entspricht, und bereits gezeigt worden ist, daß der gemachte Vorschlag sowohl den Zwecken des Zollvereins als denjenigen der diesem nicht vereinten Seeküstenländern dienen wird, weil er keine bestehenden Verhältnisse umstürzt, sondern jedem Staate frei läßt, sein Steuerwesen zu ordnen wie es ihm beliebt, und sich darauf beschränkt, in der auswärtigen Handelspolitik das Gewicht jedes einzelnen Staates durch dasjenige der Gesammtheit der verbündeten Staaten zu verstärken, und nur die Verbindlichkeit einem Jeden auferlegt, keine Handlungen zu begehen, durch welche er seine Bundesgenossen und die vereinten Interessen derselben benachtheiligt, was für den Einen so gut ist als für den Andern; — so ist jetzt zu betrachten, welchen Einfluß die Sache auf Bremen ins Besondere haben würde.

In der Handelspolitik eines Landes, wie Deutschland, giebt es nichts für sich allein stehendes; vielmehr müssen sich alle Maaßregeln,

die getroffen werden, unter einander ergänzen und unterstützen, wenn ein gesundes, dem Drange der Zeiten und Umstände Widerstand zu leisten fähiges Gebäude geschaffen werden soll. Es ist daher bei jeder die Handelspolitik betreffenden Handlung auf einen zu befolgenden bestimmten Plan Rücksicht zu nehmen. Geschieht dieses nicht, so wird man sich der Gefahr aussetzen, in dem einen Jahre niederreißen zu müssen, was man in dem vorhergehenden gebaut hat; ja es kann der Fall eintreten, daß eine an und für sich nicht unzweckmäßige und dem augenblicklichen vorübergehenden Bedürfnisse angemessene Maaßregel, wenn bleibend gemacht und nicht so eingerichtet, daß man sie jederzeit ohne weiteren Nachtheil cessiren lassen kann, unabsehbare Verwirrung hervorruft und die dauernden Zwecke unerreichbar macht. Daher ist es unerläßlich, sich ein Bild von der zu befolgenden Handelspolitik sowohl Bremen's als der deutschen Staaten überhaupt zu vergegenwärtigen, um herauszufinden, was den einzelnen besonderen Verhältnissen frommt und was nicht, und um zu ermitteln, in welchen Richtungen eine weitere Entwickelung derselben am ersprießlichsten und sichersten zu betreiben ist.

Als Grundlage der Existenz des Bremischen Freistaates und des Aufschwunges seines Handels und seiner Schifffahrt ist Unternehmungslust, Muth und Rührigkeit, leidenschaftliche Vorliebe für die Seeschifffahrt, ein angelsächsischer Trieb, ferne Welttheile zu besuchen, zu erkunden und für den Handel zu benutzen, Ausdauer und Beharrlichkeit in dem begonnenen Werke, kurz ein muthiges, mit Sachkunde und Besonnenheit berechnetes Wagen in Handel und Schifffahrt zu bezeichnen, in dessen Folge der kleine Staat seine commerzielle Wirksamkeit weit über die ihm von der Natur gesteckten Gränzen hinauserstreckte, zum Vermittler des Handels zwischen großen Völkern wurde, und sich deren Freundschaft und Schutz erwarb. Je größer das Feld wird, auf welchem sich die Wirksamkeit der Bremischen Thätigkeit äußern kann, je gesicherter dasselbe erscheint, desto besser muß Bremens Handel, muß der Staat selbst gedeihen; denn der Handel ist des letzteren Element und Lebensodem. Der Muth und die Kraft, welche in Bremens Bürgern wohnen, bedürfen weder des Schutzes, noch einer Aufmunterung von oben herab; ihnen genügt Gleichheit der Rechte mit Andern. Der Staat, welcher diese Bremen angedeihen läßt, ist sein Freund, die Zahl dieser zu mehren, ist Bremens Interesse, und dahin geht das Ziel seiner Politik. Der Handelsbetrieb Bremens hat sich auch solchergestalt ausgebildet, daß diejenigen Länder, deren Absatz jener vermittelt, ein starkes ei-

genes Interesse an dem Gedeihen desselben haben, und hierin liegt eine Bürgschaft für die künftige Stellung des Staates und seines Handels. Würde die Lage dieser Verhältnisse aller Orten stets richtig erkannt, so würde es weiterer Vereinbarungen mit andern Staaten, weder deutschen noch fremden, gar nicht bedürfen; denn jeder Staat würde im eigenen Interesse dem Handel Bremens keine Hindernisse in den Weg legen. Da aber in dieser Hinsicht keine Sicherheit vorhanden ist, da der Wechsel von Personen am Staatsruder auch oft einen Wechsel von Ansichten herbeiführt, Launen und politische Rücksichten gelten läßt, wo die Rücksicht auf das materielle Wohl der Staatsgenossen vorherrschen sollte, da thatsächlich bei vielen Völkern gesetzliche Bestimmungen und Verfügungen obwalten, die eine Ungleichheit der Rechte in Handel und Schifffahrt in sich schließen, deren weitere Ausbildung der Bremischen Handelsthätigkeit nachtheilig werden kann; so erscheint es wünschenswerth, eine Gewähr gegen dergleichen Verkehrtheiten zu erlangen. Der Grundsatz des möglichst leichten Handelsbetriebes, der liberalsten Behandlung aller derjenigen Nationen, welche Bremen Gleichheit der Rechte angedeihen lassen, um diese in ihrer freundlichen Gesinnung und in ihrem eigenen Interesse für Bremen zu erhalten, wird dabei stets als leitend im Vordergrund stehen müssen. Es gilt daher lediglich einem Kampfe gegen Verkehrtheiten, gegen Uebelstände, die dem Bremischen Handelsbetriebe jetzt schon entgegentreten, oder künftig entgegentreten können, wobei alle diejenigen Völker und Staaten, welche im wohlverstandenen eigenen Interesse, oder aus Ehrgefühl und Billigkeit einer freisinnigen Handelspolitik huldigen, entweder active oder moralische Bundesgenossen sein und bleiben werden. Nur auf diese ist Rücksicht zu nehmen, nur von diesen ist unter allen Umständen Unterstützung, und wenn es nöthig ist, auch Schutz zu erwarten. Sie werden daher mit Freude sehen, wenn Bremen mit andern deutschen Staaten, die sich mit Bremen in gleicher Lage befinden, Verbündungen eingeht, um sich gegenseitig gegen Beeinträchtigungen egoistischer Staaten zu schützen. Gegen Beeinträchtigungen Schutz zu erlangen und zu geben, ist denn auch nur der Zweck des Vorgeschlagenen. Der Handel wie die Schifffahrt mit Ländern, welche der Gegenseitigkeit der Verhältnisse nicht widerstreben, werden gar nicht davon berührt, es sei denn, daß eine Beschränkung des Handels mit den Gegenseitigkeit verweigernden Staaten dem Handel mit jenen einen Zuwachs zukommen lasse, welches ihnen nur willkommen sein und die deutsche Verbündung doppelt angenehm machen muß.

Die zur Consolidirung und Constatirung des deutschen Seehandels als unerläßlich erkannte Beschränkung des Zwischenhandels der außerdeutschen europäischen Häfen mit einigen Hauptartikeln nach Deutschland kann nicht verfehlen, dem Bremischen Handel und der größeren Bremischen Schifffahrt vortheilhaft zu sein, so wie dieselbe nicht minder ein ganz neues Handelsleben durch alle Binnenstädte des Bundes, besonders der Rheinlande, bringen lassen wird. Diese letzteren würden daher eben so sehr verletzt werden, als die Seestädte, wenn man nach einigen Jahren wieder Alles auf den alten Fuß zurückbringen wollte. Es liegt daher in der Einführung dieser Maaßregel ein unlösbares nationales Band, stärker als es der Zollverein für die Handelsstädte sein kann, und daher nöthigt dieselbe unfehlbar zu den weiteren gemeinsamen Schritten in der Handelspolitik. Ist ein solches unlösbares Band einmal geknüpft, finden alle deutsche Staaten in demselben ein Mittel zur Vermehrung ihres Wohlstandes, so wird, selbst ohne weiteres tractatliches Band, wie bei den drei Hansestädten, die Geseimsamkeit der Interessen zu einer Verständigung über gemeinsam zu schließende Handelstractate, zur Geltendmachung der deutschen Nationalität als Einheit und deren Folgen führen. Allein besser ist es, wenn auch in Beziehung auf die internationale Politik leitende Grundsätze festgestellt werden auf der Basis der liberalsten Gegenseitigkeit und ohne Präponderanz Einzelner. Steht das fest, und wird ausgemacht, daß durch Beschluß der Theilnehmer Repressalien gegen fremde Staaten, welche sich eine Beeinträchtigung deutschen Seehandels zu Schulden kommen lassen, ausgeübt werden können, so wird jeder einzelne deutsche Staat in seinen Beziehungen zum Auslande eine moralische Rückstärkung erlangen, die ihm jetzt ganz fehlt. Dies Sicherheitsgefühl, die beständige nähere freundschaftliche Beziehung zu den Bundesgenossen, müssen nothwendig dahin führen, daß ein gemeinsames Verfahren auf das Vollständigste eintritt, und daß nur mit allgemeiner Zustimmung Ausnahmen vorkommen können. Auftreten wie ein einzelnen großer Staat, wie z. B. Frankreich, können die sich verbündenden deutschen Staaten von vorne herein nicht; denn ist auch bei ihnen eine Nationalität vorhanden, so ist doch die staatliche Einheit nicht da, Deutschland bildet keinen Bundesstaat wie die Vereinigten Staaten von Amerika, sondern einen Staatenbund, bei welchem einstweilen die Einheit durch übereinstimmendes Handeln bewirkt werden muß, um in dieser Weise Vereinigte Staaten von Deutschland zu schaffen.

Soll sich aber Bremen der Handelspolitik der deutschen Staaten vollkommen anschließen, wohin es sein eigenes Interesse unbedingt treibt, in sofern diese nichts bezwecken, als im Seehandel eine offene und redliche Gegenseitigkeit zu erzielen, den deutschen internationalen Verkehr zu vermehren, die deutsche Handelskraft zu concentriren und zu stärken und fremden Uebergriffen entgegenzutreten; so muß es auch eine Gewähr haben, daß die deutschen Staaten es mit der Verbündung ehrlich meinen, und sich nicht vorbehalten, im Wege der innern Gesetzgebung ihm den Boden unter den Füßen wegzuziehen. Dieser Gewähr bedarf ein jeder Staat von dem andern, und daher ist dieselbe auch in dem Vorschlage als Siegel des Bundes aufgestellt, als offenkundiges Merkmal für alle Welt, daß die sich verbündenden Staaten eins sein wollen auf dem Felde des Handels.

Auf diese Weise würde Bremen seinen Rücken im Vaterlande gedeckt erhalten, es würde in der Verbündung die gewünschte Rückstärkung wider den Wandel der Gunst in überseeischen Staaten erlangen, es würde Gelegenheit haben, sein Streben nach Erleichterung des internationalen Verkehrs zu bethätigen, und als Mitträger des Seehandels und der Seeschifffahrt wesentlich beitragen können, die Interessen Deutschlands und der überseeischen Länder zu vermitteln. Die Unabhängigkeit Bremens kann dadurch nicht leiden, denn die Beschränkungen, welche bei Eingehung von Verbindlichkeiten gegen das Ausland sich jeder, also auch Bremen aufzuerlegen hat, sind gerade solcher Art, wie sie Bremen bisher seinen Beziehungen zum Auslande zum Grunde zu legen suchte, da sie nur die Tendenz haben, die möglichste Freiheit von Handel und Schifffahrt dadurch herbeizuführen, daß die Staaten sich verbinden, sich nicht mit geringeren Zugeständnissen abfinden lassen zu wollen.

Nur eins dürfte als Schattenseite für Bremens Handelspolitik nicht unbeachtet bleiben können. Es ist der Umstand, daß ein kleiner Handelsstaat, voll innerer Lebenskraft, sich rascher bewegen, schneller die sich darbietenden glücklichen Umstände zu benutzen im Stande sein wird, als eine Bundesgenossenschaft von mehr als zwei Dutzend unabhängigen Staaten. In der Benutzung des Augenblicks liegt oft allein der Erfolg, der verschwindet, wenn jener vorüber gegangen ist. Manches Zugeständniß, manche Gunst erlangt der anspruchlose kleine Staat, die dem großen Staatskörper entweder nicht geboten, oder versagt wird. Im Kriege können die Betheiligten des nicht bewaffneten Vermittlers bedürfen und ihn daher walten lassen oder sogar unterstützen und schützen, während der große Staat, oder die große

Verbündung als Mittheilnehmer am Kriege nicht geschont werden kann. In dieser Beziehung kann die Stellung Bremens an Sicherheit verlieren; denn wenn auch ein unabhängiges Handeln, wenn gleich unter einiger Beschränkung, ihm nach dem Vorschlage nicht genommen werden soll, so kann es doch nicht ausbleiben, daß nach Eingehung der Verbündung man Bremen nicht mehr als in solchem Maaße allein stehend ansehen wird wie es bisher der Fall war. Es wird immer als ein Theil der Verbündung gelten, und der Staat, welcher dieser feindlich gegenüber steht, wird Bremen schwerlich als neutral anerkennen können. Da nun der größte Theil des bremischen Eigenthums stets auf dem Meere schwimmt, welches nach dem Eintreten der vorgeschlagenen Maaßregeln noch mehr der Fall sein wird als jetzt, und die Verbündung keine Flotte besitzt, auch gewiß nie in solchem Maaße besitzen wird, um gedachtes, dem Meere preisgegebenes Eigenthum schützen zu können; so ist nicht zu verkennen, daß durch Anschluß an die Verbündung die Stellung Bremens gefährdeter wird, und die Gunst und der Schutz, welche manche Mächtige der ihnen nützlichen und niemals schädlichen oder gefährlichen kleinen Republik angedeihen lassen, ihr nicht in gleichem Maaße geschenkt werden dürfte, wenn sie als Theil eines größeren Bundes und mit Schutzwaffen im Wege der Gesetzgebung versehen ist. Darin liegen denn auch für die Hansestädte, außer in der Besorgniß vor der Störung der freien Beweglichkeit des Handels bei Einführung von strengen Controle-Maaßregeln, und in der vorauszusehenden schwerfälligeren Beweglichkeit des vielköpfigen Bundes auf dem Felde der Handelspolitik, die Gründe, den Anschluß an den Zollverein zu scheuen, durch welchen sie die Gunst der großen Seemächte zu verlieren Gefahr laufen, gegen welche der Zollverein ihnen, die den größten Theil ihres Eigenthums stets preisgegeben sehen, während die Bewohner der Binnenländer ihre Schätze daheim behalten, gar keinen wirksamen Schutz im Kriege zu geben vermag.

Diese Schattenseite der Theilnahme Bremens an der Verbündung kann nur aufgewogen werden, wenn die völligste Sicherheit gegen Untergrabung oder Störung der Stellung Bremens von der Landseite gegeben wird, und wenn die Verbündung den Grundsatz der liberalsten internationalen Handelspolitik zu ihrer Grundbedingung macht, auch ihre Wirksamkeit nur in defensiver Weise gegen solche Staaten eintreten läßt, welche der Entwickelung des deutschen Seehandels und der deutschen Seeschifffahrt hindernd in den Weg treten. Denn, kann Bremen dann vielleicht weniger erwarten, im Kriege

und bei großen Umwälzungen geschont zu werden, so erlangt es doch für die Friedenszeit Sicherheit gegen die Wandelbarkeit der Politik und gegen die Laune der jetzt ihm befreundeten Seemächte, und verstärkt die Gunst derjenigen Staaten, deren Streben ebenfalls auf Befreiung des Handels und der Schifffahrt von den Fesseln egoistischer Colonialpolitik und engherziger Navigationsgesetze gerichtet ist.

Beides aber zu vereinen, — wie bisher allein zu stehen und zu erwarten, daß alle Welt im eigenen Interesse den kleinen Freistaat unbelästigt seiner Thätigkeit nachgehen lassen werde, und zu gleicher Zeit Sicherheit der Stellnng und Schutz gegen Willkür und Thorheit zu haben, ist nicht möglich. Die Sicherheit, so weit Sicherheit in der Welt möglich ist, kann für Bremen nur erlangt werden in der Vereinigung mit andern Staaten, deren Gesammtheit eine Macht bildet, und da die Interessen Bremens in jeglicher Weise mit denjenigen der deutschen Bundesstaaten zusammen fallen, ganz abgesehen von dem Bande des Blutes und des Vaterlandes, das hier nicht berücksichtigt ist, aber glücklich in dem Interesse sich vereinigt, so erscheint nur der Weg offen, entweder in commerzieller Hinsicht isolirt zu bleiben und darauf zu vertrauen, daß andere Länder im eigenen Interesse Bremens Handel nicht verkürzen werden, und die Thatkraft der Bürger schon Mittel und Wege finde, um jederzeit für Handel und Schifffahrt angemessenen Raum zu gewinnen, wie es bisher noch immer gelungen ist, oder einer Verbündung deutscher Staaten beizutreten und vereint der Stellung jedes Einzelnen Sicherheit zu geben. In der Weise wie diese Verbündung in Vorschlag gebracht ist, verändert sich die Stellung Bremens zu den ihm befreundeten fremden Staaten möglichst wenig, sie bleibt unabhängig und ungebunden, so weit ein Bundesverhältniß solches nur zulassen kann. Der Geschäftsbetrieb leidet keine Veränderung durch beschränkende Steuer-Controlen, denn der Aufschlagszoll trifft nur diejenigen Waaren, welche auch Bremen zu Gunsten seines eigenen Handels abzuweisen wünschen muß. Die Gelegenheit, den Handel und die Schifffahrt zu erweitern durch Entfernung dessen was dieser Erweiterung dermalen entgegen steht, wird gegeben, und dadurch die Freiheit des Handels von Bremen erweitert und, wenn auch durch Beschränkung der Freiheit Fremder, ein bedeutender Schritt weiter gethan zu der allgemeinen Handelsfreiheit, so weit diese im Völkerleben practisch zu machen ist. Es wird daher nur darauf ankommen, ob Bremens Bewohner im Wetteifer mit den, gleiche Gunst und Vortheile genießenden Bewohnern der sich verbündenden Staaten

auch ferner im Stande sein werden, ihren Antheil an dem Aufschwunge des deutschen Seehandels sich zu verschaffen. So wie von Haus aus das Wohlergehen Bremens sich auf den Unternehmungsgeist seiner Bürger und auf deren rasche Benutzung günstiger Umstände gründet, wird dieser den Staat auch bei einer Umgestaltung seiner Verhältnisse zu den deutschen Bundesstaaten nicht im Stiche lassen, und ihm auch ferner einen ehrenvollen Platz anweisen. Darf man dieses erwarten, so wird es andererseits die Aufgabe des Bremischen Staates sein, dafür zu sorgen, daß auch die localen Einrichtungen nicht nur einen leichten Geschäftsbetrieb zu lassen, sondern auch der Erweiterung des Handels und der Schifffahrt gemäß stets vervollständigt werden.

So wie nun Bremen sich zu bemühen haben wird, nicht nur in seinem Interesse, sondern zugleich in demjenigen von ganz Deutschland alle Hindernisse des freien Umschwunges des Handels und der Fabrikthätigkeit, die im Innern des Landes sich noch vielfach vorfinden, zu beseitigen oder auch nur zu mindern, ist es zugleich seine Sache, auch auf Bremischem Boden dem Handel der Bundesgenossen jede irgend mögliche Erleichterung angedeihen zu lassen. Die völlig steuerfreie Zulassung aller inländischen Erzeugnisse in den Bremischen Handel giebt jenen schon in Bremen gleiche Berechtigung mit den Bremischen Erzeugnissen; allein es tritt dabei doch der Uebelstand ein, daß wenn einmal Erzeugnisse des Zollvereins wie auch des Steuervereins in den Bremischen Handel übergegangen sind, diese nicht ohne Erlegung der Eingangssteuern in jene Vereine zurückkehren können. Zwar hat man mit einigen Artikeln Nothbehelfe geschaffen und Vorkehrungen getroffen, daß unter Plomben oder unter allerlei Attesten einige Waaren steuerfrei zurückgebracht werden können, allein es legen die Formalien und Verschlüsse dem Handel mit denselben solche Fesseln an, daß nur unter ganz gebieterischen Umständen davon Gebrauch gemacht werden kann. Diese vorkehrenden Maaßregeln geben schon davon Zeugniß, daß hier ein Bedürfniß vorliegt, welchem Befriedigung zu wünschen ist. Es liegt für den Absatz einer Waare ein großer Vortheil für den Verkäufer darin, daß er einen großen Markt versuchen, und falls der Verkauf nicht gelingt, seine Waare zurückziehen kann, um die andern ihm offen stehenden Absatzwege zu benutzen. Versucht jetzt ein Bewohner des Zollvereins oder des Steuervereins mit seinem Erzeugnisse, sei es ein Fabrikat, ein Product des Bodens oder des Fleißes seiner Hände, den bremischen Markt, so muß er dasselbe dort jedenfalls verkaufen, oder für seine

Rechnung seewärts versenden, wo es ihm dann gewöhnlich noch übler damit ergeht. Zurückführen in den Zollverein oder in den Steuerverein, wo er eine anderweite Verwendung dafür finden könnte, kann er die allemal geöffnete, untersuchte oder selbst umgepackte Waare nicht, ohne von neuem die Eingangsrechte zu erlegen, es sei denn daß er, was bei einigen Artikeln allerdings möglich aber unendlich mühsam und im großen Handel unausführbar ist, jedes einzelne Stück mit dem Zollzeichen hätte versehen lassen. Die Transportkosten, um den Bremer Markt zu versuchen, sind durch die Eisenbahnen ungemein vermindert worden, auch bieten dieselben das Mittel dar, den etwa einem andern Steuervereine angehörenden Raum ohne Schwierigkeit zu überspringen. Durch die Eisenbahn von Bremen zum Zollvereine werden die Waaren aus dem Letzteren ohne weitere Controle als den Verschluß eines Eisenbahnwagens nach Bremen gelangen können und umgekehrt nicht minder; das Bedürfniß den Bremischen Seemarkt zu versuchen wird sich daher zuversichtlich in der Folge noch mehr geltend machen. Dieses Versuchen wird sich aber nicht auf die Hin- und Hersendung vom Inlande beschränken, sondern es werden Erzeugntsse der Ostseeprovinzen zum Verkauf nach den Zollvereinsstaaten oberhalb der Weser nach Bremen kommen, und umgekehrt Erzeugnisse des Zollvereins aus dem Oberlande zum Verkauf nach Bremen gehen und Abnehmer in den Ostseeprovinzen finden, wenn nämlich nach der einen wie nach der andern Seite die zollfreie Wiedereinfuhr möglich ist. Ganz dasselbe gilt von den Erzeugnissen des Steuervereins, in dessen Centrum Bremen liegt. Wie viele steuervereinische Erzeugnisse würden für den stets augenblicklich eintretenden Bedarf des Seehandels Absatz finden, wenn sie zur Hand wären; sie können aber nicht für den ungewissen Fall in Bremen gelagert werden, weil, wenn dieser nicht eintritt, sie nicht für den Absatz im Steuervein verwendet werden können, in dem die Eingangssteuern von neuem darauf haften würden. Wenn daher zu Gunsten des Begehrens des Anschlusses Bremens an den Zollverein, nach dem Eintreten der vorgeschlagenen Verbündung, noch etwas Practisches angeführt werden kann, so besteht es in der jetzigen Unthunlichkeit der Benutzung des Bremischen Marktes mit Zollvereinserzeugnissen unter offenstehender zollfreier Wiedereinfuhr. Dieser Mangelhaftigkeit des jetzigen Zustandes kann aber leicht abgeholfen werden, wenn an einer für den Handel passenden bequemen Stelle am Weserufer oder auf dem Bahnhofe ein Raum ermittelt würde, in welchem man ein Zollvereins-Entrepot in umgekehrter Gestalt, nämlich nicht

steuerfrei, wie man sich sonst immer Entrepots denkt, sondern versteuert errichtete. Dies Entrepot würde eine Zollvereins-Insel sein, dergestalt, daß die aus dem Zollverein kommenden Waaren bei der Lagerung in demselben als den Zollverein gar nicht verlassen habend betrachtet würden, und daher jederzeit in denselben steuerfrei zurück gelangen könnten. Der Zollverein würde in dieser Weise ein ihm vollständig vereintes Bremen haben, wenigstens so weit er dessen bedürfen könnte. Der Zollverein würde unmittelbar den Bremischen Seehandel berühren und buchstäblich in diesem Entrepot denselben Gebrauch von Bremen machen können, als wenn der ganze Staat sich angeschlossen hätte. Da es eine Kleinigkeit sein würde, einen solchen Raum hermetisch zu verschließen, so daß nichts heraus noch herein kann, was man nicht unter der vollkommensten Aufsicht hat, so kann Aufsicht und Controle keine Schwierigkeit finden. Dieselbe ist leicht so völlig sicher herzustellen, daß man in dem Entrepot die unbeschränkteste Umpackung, Untersuchung, Theilung und Mischung der Waaren vornehmen kann, so gut als mitten im Zollvereinslande. Da nun manche Käufer im Zollvereine vorziehen, ihre bestellten Waaren versteuert zu erhalten, so ließe sich die Einrichtung treffen, daß in Bremen ausländische Waaren, nach dem Belieben der Eigenthümer, auch versteuert in das Entrepot niedergelegt werden können, um, weil sie schon versteuert worden, sie den Empfängern steuerfrei einzusenden. Es kann darin selbst eine Erleichterung für den Steuerdienst liegen, darin bestehend, daß wenn ein Kaufmann an 10 Empfänger, jedem 10 Sack Caffee zu versenden hat, er alle 100 Sack auf einmal declarirt, und dann allmählich bei 10 Säcken sie weiter gehen läßt. Was solchergestalt Bremen dem Zollverein einräumt, würde es auch dem Steuervereine zu gewähren haben. Es könnte somit der Fall eintreten, daß es ein Zollvereins-Bremen, ein Steuervereins-Bremen, und ein keinem von beiden angehörendes, aber beiden eng verbündetes, Bremen gäbe. Alle drei könnten im treuen Bunde friedlich neben einander blühen, und die beiden Zollvereins- und Steuervereins-Inseln ein Eldorado für die Zollbeamten werden, da sie gegen Schmuggelei die allervollkommenste Sicherheit hätten. Ueber die Details der Einrichtungen dieser Entrepots, über die Kosten der Herstellung der Baulichkeiten und die Deckung der Zinsen und Unterhaltungskosten durch die zu erhebende Lagermiethe dürfte eine Verständigung um so weniger schwer sein, als nichts daran hindert, klein anzufangen, um erst zu sehen, welchen Umfang die Benutzung erlangen werde.

Sind dergleichen Entrepots, in umgekehrter Form, eingerichtet, so werden sie die beste Probe sein, ob es allen Theilen convenirt, in den Zollfragen weiter zu gehen oder nicht. Paßt das Weitergehen für den bremischen Handel nicht, so paßt es auch für Deutschland nicht; denn Bremens Handel ist Deutschlands Handel, leidet jener, so leidet auch dieser, die Absicht beider aber ist nicht das Leiden, sondern das Aufblühen, und dabei geht, nach dem alten deutschen Sprichworte, das Probiren über das Studiren.

So wie in allen Fragen des deutschen Handels, bei jeder Erleichterung und bei jeder Erschwerung desselben, Deutschland und Bremen gleichmäßig gewinnen oder verlieren, ist dasselbe auch bei den ebengedachten Entrepots der Fall. Nimmt durch dieselben die Benutzung des Bremischen Marktes von Seiten der Bewohner des Zollvereins und des Steuervereins zu, so ist das selbstredend eine Vermehrung des Bremischen Handels, und es zeigt sich hier wieder, daß nicht nur die Interessen aller Theile übereinstimmen, sondern auch, daß eine geschaffene Verkehrs-Erleichterung Allen zu Gute kommt. Wer eine Verkehrs-Erleichterung zu benutzen versteht, hat den Vortheil davon; wer das nicht versteht, für den sind weder das Meer, noch die Flüsse, noch die Eisenbahnen, noch die Entrepots und andere Dinge vorhanden. Es ist aber nur die Sache der Regierungen, dafür zu sorgen, daß dasjenige, was Handel und Verkehr am Aufschwunge hindert, entfernt, und der Bewegung derselben die möglichste Leichtigkeit zu Theil werde; der Bevölkerung bleibt es dann überlassen, die ihr gegebene Gelegenheit zu nutzen.

Die Darbietung dieser Gelegenheiten, die Entfernung desjenigen, was dem Aufschwunge des internationalen Verkehrs Deutschlands hinderlich ist, ist aber der Zweck eines Handels- und Schifffahrts-Bündnisses deutscher Staaten. Kommt dieses zu Stande, so ist der Weg gebahnt dem deutschen Namen im Auslande ein ganz anderes Ansehen zu verschaffen, als dasselbe bisher genoß; denn dann wird der neue Bund mit seinem ganzen natürlichen Gewichte in der Reihe der großen Handelskörper sich schon Geltung zu verschaffen wissen. Der im fernen Auslande befindliche Deutsche kann dann mit Wohlgefallen auf sein, wenigstens im Handel, einiges Vaterland blicken, das, wenn es auch noch nicht im Stande ist, durch Kriegsflotten seinen fernen Söhnen Schutz zu verleihen, dennoch durch andere Mitttel jegliche Unbill auf die eine oder die andere Weise zu erwiedern vermag. Das Organ wird nicht mehr fehlen, auch die Ange-

legenheiten des Handels und Verkehrs im Innern unseres Vaterlandes mit allen ihren Mangelhaftigkeiten allseitig in Berathung zu ziehen, und das ist schon ein großer Gewinn. Will man es auch nur einen Anfang nennen, so ist es doch jedenfalls ein solcher, an den sich die Hoffnung auf eine ersprießliche und wahrhafte Einigung aller deutschen Stämme in ihren materiellen Interessen knüpfen läßt, dem größten Bedürfnisse unseres Volkes. Werden dabei im ersten Entstehen nicht die besonderen Wünsche eines jeden Einzelnen erfüllt, geschieht für diesen zu viel, für jenen zu wenig, so sollte ein Jeder sich bemühen seine besonderen Wünsche möglichst zu modificiren, damit nur einmal der Grundstein zu einer practischen Einheit Deutschlands in seinen durchgreifendsten Anliegen gelegt werden könne; denn der Gegenstand, um welchen es sich handelt, ist einer der Wichtigsteu in der Geschichte unseres Vaterlandes, vor welchen Nebenrücksichten und Privatphantasien billigerweise verstummen müssen.

Anlage.

Vor etwa einem Vierteljahrhundert waren den Erzeugnissen des deutschen Kunstfleißes, wie den Producten des deutschen Bodens die europäischen Staaten mehr oder minder geöffnet. Selbst die überseeischen Besitzungen der Colonialstaaten wurden durch Vermittelung der letzteren mit einer Menge Gegenstände deutschen Ursprungs versorgt. Der Abfluß dieser Erzeugnisse fand vorherrschend durch Ausführung von Aufträgen statt, welche ausländische Handlungshäuser nach deutschen Handelsstädten auf jene ertheilten. Seitdem aber fast alle europäischen Länder ihre Gränzen zum Schutze ihrer Industrie mit Zolllinien umgeben und die europäischen Colonialstaaten fremde Erzeugnisse auch von dem Verbrauche in ihren Colonien durch hohe Steuern abgewiesen haben, wurden die fremden Aufträge auf wenige Geschäftsbranchen beschränkt. — Es entstand inzwischen ein neuer Handelsverkehr mit den mittlerweile frei gewordenen Colonien in Amerika, welcher den Ausfall des Absatzes nach europäischen Ländern weniger fühlbar machte. Der neu entstandene Abzug über das atlantische Meer hatte aber einen gänzlich veränderten Character, denn der Zustand der Civilisation und Schifffahrt in den meisten amerikanischen und westindischen Staaten war noch nicht zu solcher Ausbildung gelangt wie in den europäischen Staaten, weshalb aus jenen nicht wie früher aus den letzteren Aufträge auf deutsche Erzeugnisse anlangten, vielmehr jetzt Unternehmungen und Aussendungen für deutsche Rechnung eintreten mußten, gegen deren Ertrag die Producte jener Länder zurückkehrten. Der wenig geordnete Zustand jener entfernten Länder, der Mangel an Vertrauen einflößenden Kaufleuten in denselben nöthigte Anfangs, sogenannte Cargadeurs mit hinauszusenden; als sich aber ein ziemlich regelmäßiger Handel bildete, gründeten die Hanseaten aller Orten, wo Absatz deutscher Erzeugnisse

zu hoffen war, Commanditen und unabhängige Etablissements. Der mit diesen bewirkte Austausch der gegenseitigen Handelsgegenstände ließ eine Ausdehnung der eigenen Schifffahrt Vortheil bringend erscheinen. Diese wuchs denn auch allmählig zu ihrem gegenwärtigen Umfange in den Hansestädten heran, und da in diesen das Geschäft des Aussendens von Manufacturwaaren und dasjenige der eigenen Schifffahrt in einer Hand sich vorherrschend vereinigte, bedang bald der Flor des einen Betriebszweiges denjenigen des andern. Die steigende Concurrenz anderer europäischer Nationen auf transatlantischen Märkten schmälerte den Vortheil auf deutsche Aussendungen so sehr, daß viele Gegenstände nicht mehr mit Vortheil oder für ihren kostenden Preis absetzbar erschienen, wenn eine Schiffsfracht davon zu bezahlen war; da aber den Schiffseigenthümern immer ein Raum in ihren Schiffen frei blieb, so füllten sie diesen gern mit solchen Gegenständen, auf welche ihnen Aussicht zur Gewinnung einer, wenn auch noch so geringen Fracht blieb, auf welche sie ganz würden haben verzichten müssen, wenn sie den Raum unbenutzt gelassen hätten. Die eigene Schifffahrt mit den transatlantischen Ländern verschaffte daher einer Menge deutscher Erzeugnisse einen Absatz, an welchen nicht zu denken gewesen wäre, wenn der Handel mit fremden nur gegen bestimmte Fracht fahrenden Schiffen hätte geschehen müssen.

Nur in dem Handel mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika findet eine theilweise Abweichung von der eben gedachten Regel statt; denn die zahlreichen in denselben vorhandenen deutschen Etablissements ertheilen ab und an Aufträge auf deutsche Manufacturwaaren, welche man indessen füglich nicht als eigentliche „amerikanische" Aufträge bezeichnen kann, da die Auftraggeber aufhören würden, ein deutsches Geschäft zu betreiben, wenn die Grundlage desselben, ihr Verkehr mit den Hansestädten, nicht vorhanden wäre. Es bleibt daher auch bei der deutschen Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten als Basis die eigene Schifffahrt, ohne welche jene sehr bald auf ein geringes Maaß sich zurückgeführt sehen würde.

Es dürfte sich schon aus diesen kurzen Andeutungen ergeben, daß der Absatz deutscher Ausfuhrgegenstände auf überseeischen Märkten durch die Existenz dort begründeter deutscher Etablissements bedingt ist, ohne deren Mittheilungen und Belehrungen die inländischen Fabrikanten wohl füglich nicht einmal würden erfahren können, was für Fabrikate die ewig wechselnde Mode in jenen fernen Ländern verlangt. Die Existenz der Etablissements hängt aber wieder davon

ab, in billigen Frachten die deutschen Erzeugnisse zu erhalten und die dortigen Producte ebenfalls in billiger Fracht nach Deutschland zurückſenden zu können, und ferner vor Allem Unternehmer zu finden, welche für ihre Rechnung die Aussendungen und Heimsendungen bewirken und die Mittel für den wohlfeilen Transport beschaffen. Die Unternehmer, welche meistens persönlich jene Etablissements gründeten und nach Erlangung einer genauen Kunde der Verhältnisse sie Nachfolgern überließen, um selbst daheim das Geschäft fortzusetzen, sind die Hanseaten, und die Mittel des billigen Transports ergeben sich in ihren eigenen Schiffen.

Die Grundlage des hanseatisch-deutschen transatlantischen Handels mit eigenen Schiffen ist daher ein Geben und Nehmen der gegenseitigen Landeserzeugnisse im wahren Sinne des Wortes, gleich vortheilhaft für beide Theile. Nähme man aber ein Glied aus dieser Kette, oder brächte es zum Kränkeln, so würde das als ein Ganzes dastehende Gebilde zusammenbrechen müssen. Eine Hemmung der Einfuhr der Handelswaaren durch irgend eine falsch berechnete Maaßregel oder ein Dazwischendrängen fremder Elemente, begünstigt durch etwelche besondere Umstände, wodurch auf deutscher Seite die Einfuhr vermindert würde, müßte, da folgeweise die eigenen Schiffe weniger Waaren heranzubringen hätten, ihre Verwendung in solchem Geschäfte beschränken und natürlich auch die Aussendungen deutscher Fabrikate vermindern, daher bei fortgesetzter Erschwerung das ganze bezeichnete Geschäft der Auflösung entgegenführen.

So lange dergleichen Erschwernisse durch Eindrängung fremder Elemente nicht stattfinden, gedeiht ein solches Geschäft am besten im Schatten vollkommener Freiheit. Treten aber dergleichen Erschwernisse ein, so ist jene Freiheit nur dadurch zu erhalten, daß Maaßregeln getroffen werden, um solche Erschwernisse zu entfernen. Dergleichen Maaßregeln haben fast alle seefahrende Nationen entweder in der Gestalt von Schifffahrtsgesetzen oder Differentialzöllen vorgesehen, wobei manche freilich zu weit gegangen sind, andere aber sich darauf beschränkt haben, dieselben nur in so weit anzuwenden, als sie solche zur Erhaltung der Integrität ihres eigenen nationalen Handels für nothwendig erachteten. Maaßregeln solcher Art sind daher, wenn richtig angewendet, keine Eingriffe in die Handelsfreiheit, sie sind vielmehr Maaßregeln zur Wiederherstellung der Handelsfreiheit, und in neuerer Zeit um so unerläßlicher, als viele Nationen darauf auszugehen scheinen, der Freiheit des internationalen Verkehrs möglichst enge Gränzen zu setzen.

Ist vorhin die eigene Schifffahrt geschildert worden als ein Mittel, die Ausfuhr heimischer Erzeugnisse zu bewirken, so muß auch noch eine andere Seite derselben hervorgehoben werden. Es ist diejenige des unmittelbaren Nutzens, den sie einem Lande bringt.

Zunächst ist es der Schiffsbau selbst, welcher eine große Anzahl Menschen bei der Erbauung der Schiffe und bei Anfertigung der Inventarstücke, Segel, Tauwerk u. s. w. beschäftigt, und ein großes Capital für Bauholz und Material einem Lande zuführt. Eine Flotte von 500 großen Seeschiffen für die transatlantische Fahrt, begleicht ein Capital von circa 10 Millionen Rthlr. und darüber, und die ungleich größere Zahl der fur kürzere Reisen wie für die Küstenfahrt sich eignenden Schiffe dürfte man für ein Land wie Deutschland noch bedeutend höher anschlagen. Erwägt man aber, daß die Schiffe bei einem wohl organisirten Handel stets ihre complete Ausrüstung in dem Heimathshafen erhalten, und daß für eine Fahrt nach Nordamerika eines 120 Last haltenden Schiffes die Ausrüstungs- und Verproviantirungskosten 1000 bis 1200 Rthlr. betragen, (bei größeren Reisen das doppelte, selbst dreifache) auch etwa drei solcher Reisen im Jahre gemacht werden können, so würde die Ausrüstung von 500 beschäftigten Schiffen jährlich einem Lande circa 1½ Millionen Rthlr. allein an Ausrüstungs-Gegenständen einbringen, und die Schiffe der kürzeren Fahrt vielleicht noch ein mehreres. Außerdem ist die Gage der Schiffsmannschaft als ein nicht minder erheblicher Gewinn zu beachten, so wie auch die unvermeidlichen jährlichen Reparaturen, desgleichen die im Lande bleibenden Assecuranz-Prämien in Anschlag zu bringen sind. Würde daher der deutsche Seehandel, ähnlich dem englischen und amerikanischen, vorherrschend mit deutschen Schiffen betrieben, wohin eine gesunde Handelspolitik es leicht bringen könnte, da an der ganzen deutschen Küste dazu die Elemente vollkommen vorhanden sind, — so würde die Schifffahrt an und für sich zunächst den deutschen Küstenstaaten bis auf mehr als 20 Meilen landeinwärts einen Gewinn von 8 bis 10 Millionen Rthlr. jährlich liefern. Der Vortheil würde sich aber keineswegs auf diese beschränken, denn Abzug und Preissteigerung der Lebensmittel in jenen muß ein Nachrücken der Producte der entfernteren Gegenden zur natürlichen Folge haben; auch schafft der steigende Wohlstand der Küstenländer zahlfähige Abnehmer den vorherrschend mehr landeinwärts wohnenden Fabrikanten.

Ausländische Schiffe dagegen werden im Auslande gebaut, ausgerüstet, bemannt und versichert, und versorgen sich in fremden Häfen,

wohin sie Ladung bringen, nur mit einigen wenigen frischen Nahrungsmitteln, welche selten mehr als 40 bis 50 Rthlr. für ein Schiff betragen. Der Unterschied, ob ein Land seinen Handel mit eigenen oder mit fremden Schiffen betreibt ist daher außerordentlich groß. Das haben die seefahrenden Nationen, namentlich England, wohl berechnet, wenn sie der eigenen Schifffahrt eine so große Pflege zuwendeten, und gewiß möchte es sich empfehlen, wenn Deutschland das lehrreiche Beispiel, seinen Verhältnissen angemessen, befolgte.

Der eigenen Schifffahrt, dem Handel und Waarenaustausch mit den überseeischen deutschen Etablissements, die sich in den letzten Jahren auch über die Häfen von China, Britisch-Ostindien und an den Küsten von Afrika verbreitet haben, sind in steigender Progression allerlei Hindernisse in den Weg getreten, die, da sie naturwidrig entstanden sind und naturwidrig den deutscheu Seehandel beeinträchtigen, auch nur auf ähnliche Weise zu bekämpfen sind, um Deutschland zu seinem Rechte zu verhelfen.

Deutscher Seehandel und deutsche Seeschifffahrt bedürfen des Schutzes nicht, um als Treibhauspflanze gefördert zu werden. Beide ruhen auf festem Boden, in welchem sie selbstständig Wurzeln geschlagen haben; ihnen genügt daher zu vollständiger Entwickelung gleiches Recht mit den Fremden, draußen und daheim. Es wird ihnen dieses aber draußen auf vielfache Weise vorenthalten, und weil dadurch Ausländer im Vorsprung gegen die Deutschen kommen, jenen bei scheinbar gleichem Rechte auch in Deutschland ein erheblicher Vortheil gegen die eigenen Handel- und Schifffahrt-Treibenden zu Theil.

So hat die spanische Regierung in dem Handel mit Cuba die Einfuhr mit nicht spanischen Schiffen mit einem äußerst hohen Extrazolle beschwert, dergestalt daß, wenn von Deutschland aus Sendungen nach Cuba gemacht werden, diese fast nur mit spanischen Schiffen geschehen können. Diese sind nicht im Stande, anders als bei sehr hohen Frachten zu fahren, es bleiben daher alle deutsche Erzeugnisse, welche eine solche nicht zu tragen vermögen, von der Ausfuhr ausgeschlossen, da sie entweder den hohen Frachten mit spanischen Schiffen, oder den höheren Zöllen mit deutschen Schiffen verfallen. Bei der Ausfuhr aus Cuba genießen wiederum die spanischen Schiffe Zollvortheile gegen fremde, um dadurch die jenen nöthigen höheren Frachten gegen andere, besonders deutsche Schiffe auszugleichen. Die natürliche Folge ist, daß die deutsche Ausfuhr nach Cuba, die ohnehin zum erheblichen Theile aus Gegenständen besteht,

die weder einen hohen Zoll noch hohe Frachten tragen können, sich ungemein vermindert, und die deutschen Schiffe leer dahin fahren, mithin, um bestehen zu können, bei der Heimfahrt eine höhere Fracht in Anrechnung zu bringen haben.

Aus der Ungleichheit des Rechts in Cuba folgt demnach ganz natürlich auch eine Ungleichheit des Rechts für deutsche Schifffahrt daheim, und wenn die spanische Marine weniger schläfrig und unbeholfen wäre, würde sie die deutsche Schifffahrt wohl schon ganz aus dem deutschen Handel mit Cuba verdrängt haben. Was jene aber noch nicht ist, kann sie mit der Zeit werden.

Die bekannte englische Navigationsacte, verbunden mit der seitherigen deutschen Liberalität, gestattet englischen Schiffen von allen Ländern der Erde nach deutschen Häfen Ladungen zu bringen, während deutschen Schiffen eine solche Fahrt nach englischen Häfen verboten ist. Die englischen Gesetze erlauben ferner nicht, daß außereuropäische Gegenstände von europäischen Häfen nach England gebracht werden dürfen, während andererseits dieselben Waaren jederzeit aus brittischen Häfen nach Deutschland geführt werden können. Die Folge davon ist, daß:

1) in allen convenirenden Fällen englische Schiffe Ladungen nach transatlantischen Häfen bringen, dieselben daselbst gegen Colonialwaaren austauschen, und die letzteren mit ihren Schiffen nach Häfen schaffen, in welchen sie zum Verkauf nach Deutschland abgesetzt werden, worauf dann die englischen Schiffe wieder nach ihrer Heimath leer zurückkehren. Zu diesem Verfahren ist ihnen kein Hafen gelegener als der Antwerpener, wegen der Nähe mit England, weshalb dieser Hafen dazu stets vorzugsweise benutzt worden ist;

2) daß in convenirenden Fällen deutschem Handel und deutscher Schifffahrt das Reciprocum gänzlich fehlt;

3) daß in allen Fällen, in welchen englische Märkte besser als deutsche mit Colonial-Producten versehen sind, Deutschland für baares Geld aus englischen Märkten kauft, während in dem oft eintretenden umgekehrten Falle England nicht aus deutschen Häfen dergleichen Colonialwaaren beziehen kann. Die Folge davon ist, daß in den deutschen Häfen die Unternehmungen nach einem kleineren Maaßstabe eingerichtet werden müssen, indem man nicht nur sie auf den deutschen Bedarf zu beschränken, sondern auch stets darauf Rücksicht zu nehmen genöthigt ist, daß die Mitbewerbung aller europäischen, namentlich der englischen, belgischen und holländischen Märkte, so wie englische Consignationen den heimischen Bedarf vorweg befriedigen können.

Die Engländer können dagegen unter diesen Verhältnissen ihre Unternehmungen nach weit größerem Maaßstabe einrichten, da ihnen nicht nur ein Monopol für den englischen Markt sicher ist, sondern auch, im Fall dieser versorgt sein sollte, der Ausweg nach allen Zugängen Deutschlands offen bleibt.

Es gehört daher seitens des deutschen Kaufmanns ein ungewöhnlicher Muth dazu, sich auf ferne Unternehmungen in so ungünstiger Lage einzulassen.

Unter diesen Umständen ist der deutsche Seehandel und die deutsche Schifffahrt auch daheim gegen England in außerordentlichem Nachtheile, da alle Calculation auf eine vortheilbringende Unternehmung nach unendlichen Rücksichten und Besorgnissen bemessen werden muß, welche der Engländer gar nicht kennt. Wie soll da die erforderliche Selbstständigkeit in den deutschen Seehandel kommen, wenn derselbe außer der Gefahr, welche jede Unternehmung an sich in sich birgt, auch noch die Rücksichten auf die Unternehmungen fremder Nationen nach den eignen Märkten stets vor Augen haben muß.

Ist es aber dennoch der Thätigkeit der deutschen Kaufleute gelungen, ein Feld für den Absatz heimischer Erzeugnisse zu erobern, so treten sofort hemmende Zollverfügungen in den Weg. So haben in den letzten Jahren durch Unternehmungen hanseatischer Kaufleute viele deutsche Manufacte, namentlich Baumwollenwaaren, in Ostindien über Bombay vortheilhaften Absatz gefunden, ungeachtet sie durch den vierfachen Zoll der englischen mit englischen Schiffen nach Bombay gebrachten gleichartigen Waaren betroffen wurden. Kaum bemerkte die Ostindische Compagnie die Gefahr, welche dem englischen Absatze von der Handelsthätigkeit deutscher Kaufleute drohte, als sofort eine bedeutende Erhöhung der Eingangsrechte in Ostindien auf nicht englische Baumwollenwaaren und andere Gegenstände gelegt worden ist, und nunmehr das im Entstehen begriffene Geschäft wieder aufgegeben werden muß. Dagegen finden nach wie vor die Ostindischen Erzeugnisse direct und über England eben so bereitwillig Zulassung in Deutschland als die Sendungen der hanseatischen Etablissements in Amerika, mit welchen deutsche Industrie ihre Bezahlung findet. Bei „solcher“ Gestaltung der Dinge muß der deutsche Seehandel zurückweichen, und dem fremden den Platz einräumen.

Ueber die Beeinträchtigung des deutschen Seehandels durch die Holländer braucht nicht viel erwähnt zu werden, da es zur Genüge bekannt ist, daß die außerordentlich gesteigerte Production von Java ꝛc. ihre Verwerthung in Deutschland findet, ohne daß irgend eine Aus-

ficht vorhanden ist, im Gegensatze irgend etwas von Erheblichkeit wiederum dahin abzusetzen. In demselben Maaße als jene Producte auf deutschen Märkten Absatz finden, verdrängen sie von denselben die amerikanischen Erzeugnisse, welche dem deutschen Seehandel angehören, der sich auf gegenseitigen Austausch von Erzeugnissen stützt. Sie treten daher durch ihre Zulassung dem Absatze deutscher Fabrikate, der deutschen Schifffahrt, dem deutschen Seehandel, geradezu feindlich und hindernd entgegen: sie lähmen die Productivität der amerikanischen Länder, welche gleiche Erzeugnisse hervorbringen, und mindern die Zahlungs- und Verbrauchsfähigkeit der Bewohner der letztgedachten Länder.

Die Concentration der größeren Handelsthätigkeit in der Maatschappy hat überdies den Unternehmungsgeist der einzelnen holländischen Kaufleute sehr heruntergebracht, so daß dieselben im amerikanischen Handel wenig oder nichts wirken, und sich auf die passive Entgegennahme englischer und amerikanischer Consignationen beschränken. Manche holländische Hauptstapelartikel finden bereits ihren Weg nach Amerika für hanseatische Rechnung. Für deutsche Ausfuhr, in selbstständiger holländischer Thätigkeit, ist daher bei jetziger Lage der Dinge im Grunde wenig oder nichts zu hoffen.

Aehnlich stellt sich die Sache in den belgischen Häfen. So ungemein industriös die Belgier auch sind, haben sie eine zu große Anhänglichkeit an den Boden, auf dem sie leben, um sich zu entschließen, sich weit von demselben zu entfernen. Sie lieben das Seeleben nicht. Es giebt daher so wenig belgische Niederlassungen von Kaufleuten in transatlantischen Ländern, als es eine dem Handel des Landes angemessene belgische Handelsmarine giebt. Ohne diese beiden Bedingungen ist ein sich auf Austausch gründender Seehandel eine Unmöglichkeit, denn wenn auch ohne dieselben einzelne Unternehmungen vorkommen, können sie doch füglich keine Regel bilden. Die Geschäftspraxis in den belgischen Häfen besteht daher darin, daß belgische Kaufleute Aufträge für ihre Rechnung nach fremden Ländern geben, ihnen Colonialwaaren zu kaufen und zu senden, oder auch, daß sie den englischen und nordamerikanischen Kaufleuten Bericht erstatten über die in ihren Märkten zu machenden Preise, worauf denn jene ihre Schiffe mit Ladungen für ihre Rechnung nach Antwerpen und Ostende senden zum bestmöglichen Verkauf. Nach Landung der Ladungen kehren jene fremden Schiffe dann in der Regel mit Ballast nach ihrer Heimath zurück, oder nehmen auch in Fracht, gewöhnlich für Rechnung belgischer Fabrikanten, einige belgische

Fabrikate mit, welches aber noch nie von Belang gewesen ist, wie solches die officiellen belgischen Ausfuhr-Listen nachweisen.

Was demnach Holland mit seinen Java-Erzeugnissen zum Nachtheil des deutschen Seehandels bewirkt, führt Belgien in anderer Weise durch die Passivität seines Seehandelsbetriebes herbei, indem der Absatz, den der fremde (englische) Zwischenhandel über Antwerpen nach Deutschland genießt, den deutschen, auf Austausch und eigne Schifffahrt sich gründenden Seehandel ebenso einengt, wie die holländische Einfuhr von Java-Producten.

Es würde für den gegenwärtigen Zweck zu weit führen, alle Beeinträchtigungen, die der deutsche Seehandel durch fremde Schifffahrts- und Steuer-Gesetzgebung zu bekämpfen hat, hier aufzuzählen; die angegebenen Umstände werden schon genügen, zu beweisen, daß der deutsche Seehandel gegen die widrigsten Umstände zu kämpfen hat, und sehr viele Dinge zu entfernen sind, um ihm einen freien Aufschwung zu verschaffen.

Das Mittel, dem deutschen Seehandel seine Freiheit und Unabhängigkeit zu erkämpfen, besteht daher in dem Eintretenlassen von Differential-Zöllen gegen diejenigen, welche durch ihre Gesetzgebung oder andere Verhältnisse der freien Entwickelung des deutschen Seehandels hinderlich sind, oder derselben feindlich entgegentreten, und in dem Fortbestehen solcher Differentialzölle, bis der betreffende, Deutschland beeinträchtigende Staat jenem völlig gleiches Recht, das heißt: eine ehrliche Reciprocität, gewährt.

Durch das Eintreten solcher Maaßregeln seitens der deutschen Staaten werden zwar der deutsche Seehandel und die deutsche Schifffahrt zu ihrer Freiheit und Unabhängigkeit vorschreiten, und einen gewaltigen Hebel für die Belebung der deutschen Industrie und für die Bereicherung des Landes bilden, allein wenn die Wirkung vollkommen sein soll, müssen noch andere Dinge hinzutreten. Es sind dieses zunächst, wohlfeilen Transport gestattende Verbindungswege der Seehäfen mit allen Theilen des Inlandes, wofür jetzt durch Eisenbahnen und Fluß-Correctionen gesorgt wird; vor allem aber ist es ein gleichmäßiges Fortschreiten der deutschen Industrie mit den Anstrengungen anderer Nationen. Für diese können die Regierungen durch Maaßregeln der Steuergesetzgebung allerdings viel thun, aber es liegt nicht in ihrer Macht, den Geist der Erfindung, des Geschmacks, und der sorgfältigen und redlichen Bearbeitung der Stoffe hervorzuzaubern. Die Aufgabe der Regierungen kann nur sein, Gelegenheit und Mittel dazu darzubieten, daß Industrie,

Handel und Schifffahrt Raum finden zu ihrer naturgemäßen Entwickelung, und Alles dasjenige durch gesetzliche Maaßregeln zu entfernen, was solcher naturgemäßen Entwickelung hinderlich ist oder sein kann. Versteht das Volk dann nicht die gebotenen Gelegenheiten zu benutzen, so ist es seine eigene Schuld, die Regierung hat dann das ihrige gethan. Glücklicherweise sind die Verhältnisse aber in Deutschland so, daß nicht an der tüchtigen Benutzung solcher Gelegenheiten zu zweifeln ist. Die Gewerbe-Ausstellung in Berlin hat bewiesen, was Deutschlands Fabrikanten liefern können, wenn sie wollen, und der Aufschwung, den Seeschifffahrt und Seehandel in allen deutschen Häfen genommen haben, trotz der sich ihnen entgegenthürmenden naturwidrigen Hindernisse, zeugt genugsam davon, welcher Entwickelung dieselben fähig sind, wenn die sie treffeuden Beengungen entfernt werden.

Es entsteht nun die Frage, wie die Sache anzufangen sei bei den verschiedenen Steuersystemen, denen die einzelnen deutschen Staaten huldigen. Bevor aber dazu überzugehen ist, mag vorab noch eine andere Seite des Bildes berührt werden.

Aus der gegebenen Uebersicht stellt sich heraus, daß das Uebel, woran Industrie, Schifffahrt und Seehandel in Deutschland leiden, vor Allem seinen Grund darin hat, daß denjenigen fremden Nationen, welche durch ihre Gesetzgebung und Handelspolitik Deutschlands Interesse fortwährend beeinträchtigen, gestattet ist, jederzeit die deutschen Märkte und Häfen mit ihren Erzeugnissen und Schiffen zu füllen, und dadurch die Producte solcher Länder, in welchen Deutschland Reciprocität genießt und Absatz seiner eigenen Erzeugnisse findet, im Verbrauche zu beschränken, — mit anderen Worten, den eigenen deutschen Seehandel in enge Gränzen einzuschließen. Bei Zurückweisung dieser Beeinträchtigungen wird der Verkehr zwischen Deutschland und den Reciprocität gewährenden transatlantischen Ländern ungemein zunehmen, die Gelegenheit zum Absatz deutscher Manufacte und Fabrikate sich außerordentlich vervielfältigen, die Schifffahrt in ihrer Erweiterung großen Wohlstand über die Küstenländer verbreiten, welcher mittelbar auf das entferntere Inland zurückwirkt, und da den Kaufleuten der Seestädte die Gefahr vor den concurrirenden Handels-Operationen der Ausländer dann nicht mehr stets vor Augen steht, werden sie ihre Unternehmungen in viel großartigerem Maaßstabe ausführen können. Das alles ist durch die Gesetzgebung in Deutschland selbst, ohne Mitwirkung irgend eines fremden Staates, zu erreichen. Es würde auch zuversichtlich sich ein fremder Staat

nach dem anderen darein fügen, dem energisch auftretenden Deutschlande die gerechte volle Reciprocität zu gewähren, da jene des viel consumirenden Deutschlands nicht wohl entbehren können, und somit würde durch die Anwendung von Differential-Zöllen der Weg zur Freiheit des Handels gebahnt werden.

Mehr als dieses wird auf die Dauer durch keinen Handelstractat zu erreichen sein; denn wenn auch Deutschland mit einem andern Staate übereinkommen sollte, gegenseitig für gewisse Artikel die Zollsätze zu ermäßigen, so werden beide Staaten sich doch nicht enthalten können, solche Herabsetzung der Steuern auch dritten Staaten zu Theil werden zu lassen, die sich bereit erklären möchten Gegenconcessionen zu machen. Die Herabsetzung einer Steuer gegen einen einzelnen Staat würde daher am Ende immer eine allgemeine Herabsetzung derselben zur Folge haben, da wohl schwerlich irgend ein Staat sich verpflichten wird, eine Zollgunst keinem dritten Staate zukommen zu lassen, und dem Begünstigten ein Monopol einzuräumen, Da nun das letztere nicht zu erlangen ist, wird doch immer wieder die Concurrenz eintreten, und alles davon abhängen, ob Handel, Schifffahrt und Industrie auf solcher Höhe stehen, daß sie der Concurrenz begegnen können. Freilich wird der internationale Verkehr immer sich vergrößern, wenn möglichst niedrige Steuern auf dem Austausch der gegenseitigen Erzeugnisse haften, allein die Staaten bedürfen auch gewisser Einnahmen aus der indirecten Besteuerung, und wenn durch starke Zollermäßigungen erhebliche Ausfälle dabei entstehen, werden sie durch directe Belastungen wieder eingeholt werden müssen, welche allein die eigenen Staatsangehörigen treffen und zu der Regel drückender sind als die indirecten. Dafern daher die Steuern auf die Austausch-Erzeugnisse zweier Staaten **keine größere Höhe als diejenigen von Finanzzöllen haben**, mithin den Austausch nicht hindern, dürfte es sich vielmehr empfehlen, bei Handelsverträgen den umgekehrten Weg einzuschlagen, und statt specieller Concessionen im Allgemeinen den Fuß der begünstigtesten Nation festzustellen. Diese Bestimmung wird aber nur dann von Bedeutung sein, wenn vorher andere Nationen auf ungünstigen Fuß wirklich gestellt worden sind.

Angenommen daher, Deutschland habe durch seine eigene Gesetzgebung bestimmt, daß außereuropäische Waaren nur von außereuropäischen Ländern mit deutschen oder Reciprocität genießenden Schiffen zu den gewöhnlichen Steuern, — von europäischen nicht zu Deutschland gehörenden Häfen aber nur gegen erhöhete Steuern zugelassen

6*

würden, — daß ferner die Erzeugnisse von Java rc. und von Cuba eine um 2 à 3 Rthlr. pro Centner höhere Steuer in Deutschland bis auf weiteres zu tragen hätten; so würde Brasilien, bedroht mit gleichen Mehrzolle, schon alle Ursache haben, sehr zufrieden zu sein, wenn sein Zucker und Caffee zu dem eigentlichen Tarifzolle zugelassen, mithin auf den Fuß der begünstigtsten Nation gestellt würde.

Denn das Nichtgetroffenwerden von dem Mehrzolle hätte für den Absatz brasilischer Producte in Deutschland gleiche Wirkung mit einer Zollherabsetzung zu seinem Gunsten, nicht aber für die Finanzen der deutschen Staaten. Es läßt sich daher mit Brasilien recht wohl ein Tractat schließen, der für die Bewohner der beiden Länder sehr vortheilhaft ist, ohne daß die Finanzen darunter leiden und am Ende die Bevölkerung durch directe Steuern dafür büßen muß.

Anders würde sich die Sache verhalten, wenn in Deutschland die Verbrauchssteuern die doppelte Höhe hätten, und von einer Herabsetzung eine starke Vermehrung des Verbrauchs zu erwarten wäre. Da aber andererseits in Brasilien die Eingangssteuern auf die Gegenstände deutscher Ausfuhr sehr hoch sind: so daß sie den Verbrauch hemmen und nicht für Finanzzölle gelten können, so würde Brasilien allerdings zu nöthigen sein, außer der Zusicherung der Behandlung deutscher Schiffe und Erzeugnisse auf den Fuß der begünstigtsten Nation noch Zollermäßigungen im Allgemeinen eintreten zu lassen. Die Idee, einem einzelnen Staate eine Zollgunst auf einzelne seiner Erzeugnisse zu gestatten, hat noch die Schattenseite, daß viele andere kleinere Staaten, welche stets redlich und liberal gegen Deutschland gehandelt haben, dadurch in Ungunst kommen, und zu Repressalien Veranlassnng nehmen werden, die zu vermeiden vielmehr im deutschen Interesse liegen dürfte. Würde man aber die einem Staate gewährte Zollgunst speciell nach einander den andern Staaten, die sich gegen Deutschland nichts haben zu Schulden kommen lassen und die treue Abnehmer seiner Erzeugnisse sind, zu Gute kommen lassen, so würde entweder das Tractatschließens kein Ende sein und mittlerweile große Confusion angerichtet werden, oder es würde doch wieder am Ende darauf hinauskommen, daß der einzelne störrige fremde Staat ausgeschlossen bliebe. Es ist daher gewiß viel richtiger und einfacher, gleich von vorne herein die Störrigen höher zu belasten, um sie zu zähmen oder zu beseitigen, weil dann der ganze Seehandel in seinem Gleise bleibt, kein dritter Staat unnöthigerweise verletzt wird, und die eigenen Finanzen nicht leiden.

Es kommt hinzu, daß eine Zollherabsetzung zu Gunsten **eines fremden** Staates in der praktischen Ausführung fast unübersteigliche Schwierigkeiten hat. Bei der jetzigen Gestaltung des Seehandels erfolgt, wie schon erwähnt, der Austausch der Erzeugnisse zwischen einem transatlantischen Lande und Deutschland nicht durch Aufträge, die von dem einem Lande zu dem andern gegeben werden, sondern die Kaufleute der deutschen Seestädte machen vorherrschend mit ihren eigenen Schiffen Aussendungen zu ihren Etablissements und erhalten von diesen die dortseitigen Erzeugnisse zurück. Diese letzteren sind aber nicht bloß für den deutschen Consum bestimmt, sondern sie werden von den Seestädten aus vielfach nach andern europäischen Ländern, die weniger directen Verkehr haben, namentlich nach den Nordischen wieder ausgeführt, und zwar bei manchen Artikeln, wie z. B. Taback, nachdem damit zuvor eine Umpackung und Umarbeitung vorgenommen ist. Diese deutsche Wiederausfuhr ist sehr vortheilhaft für Deutschland, weil die wiederausgeführten Waaren als Gegensatz für deutsche Ausfuhrgegenstände dienen, mithin würde der Abzug der letzteren sich mindern, wenn jene Wiederausfuhr eine Hemmung erführe. Diese Hemmung aber würde bei der zollbegünstigten Waare nicht ausbleiben, da dieselbe, um Verwechselungen vorzubeugen, unter Controle gestellt werden müßte. Die Waare, welche daher eine Begünstigung und Absatzvermehrung erfahren soll, würde grade in die nachtheiligste Kategorie für den Zwischenhandel nach dem Norden gerathen, und was sie auf der einen Seite gewönne, auf der andern zu verlieren Gefahr laufen. Da aber die deutsche Ausfuhr mit der Einfuhr zwischen derartigen Ländern in Wechselwirkung steht, so würde ein guter Theil des erwarteten Erfolgs wieder verloren gehen. Dieser aus der Controle fließende Nachtheil fällt aber weg, wenn man in umgekehrter Weise die Produkte eines Landes, die man abweisen, gleichsam gar nicht in dem deutschen Handel haben will, weil sie diesem nachtheilig sind, mit höheren Steuern und Controlen belegt.

Will man erläutern, wie Maaßregeln zur Erreichung der angegebenen Zwecke auszuführen sind, bei der Verschiedenheit der Steuersysteme, die noch in Deutschland befolgt werden, so muß man voranstellen: Wie würden sie auszuführen sein, wenn ganz Deutschland nur **ein** Steuersystem, etwa dasjenige des Zollvereins, angenommen hätte?

Angenommen daher, letzteres sei geschehen, und das zollvereinte Deutschland belegte

1) alle von, nicht demselben angehörenden europäischen Häfen und Ländern kommende außereuropäische Waaren, zum Schutz des direkten deutschen Handels mit den außereuropäischen Ländern.
2) die Producte der Colonien europäischer Staaten, in welchen deutscher Handel nicht auf dem Fuße gleicher Berechtigung mit dem Mutterlande steht,
3) die Producte solcher Colonien, welche keine selbstständige Production haben, daher auch nicht wieder Abnehmer deutscher Erzeugnisse in angemessenem Gegensatze sein können, wie z. B. Java —

mit einer um 2 Rthlr. pro Centner höheren Steuer, als für andere Waaren der Zollvereinstarif festsetzt; so würde diese Aufschlagssteuer an den Gränzen des Vereins erhoben werden müssen, wenn man nicht die von derselben betroffene Waare unausgesetzt im ganzen Lande unter scharfer Controle und von allen übrigen Waaren gesondert behandeln und bewachen wollte, welches zu ganz außerordentlichen Einrichtungen und unnöthigen Quälereien Anlaß geben würde, der enormen Kosten solcher Bewachung nicht zu gedenken. Man darf daher wohl annehmen, daß die Erhebung der Aufschlagssteuer unbedingt am einfachsten und wirksamsten bei den Gränzzollämtern des Vereins vorzunehmen sein würde. Da aber der Zweck der Aufschlagsteuer kein anderer ist, als derjenige, die davon betroffene Waare möglichst ganz abzuweisen, ein Zweck, der auch zuversichtlich in der Regel vollständig erreicht werden muß; so dürfte die Erhebung der Gränzzollämter aus der Aufschlagsteuer keine sonderliche Summen liefern, während die eigentlichen Tarifsätze grade dasselbe Resultat wie sonst ergeben werden. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die letzteren aber ein beträchliches Plus liefern; denn die Belebung von Handel, Schifffahrt und Industrie, welche die Folge der Abweisung der, der Entwicknlung jener entgegenstehenden Hemmnisse ist, muß eine Vermehrung des Verbrauchs steuerbarer Gegenstände nicht blos in den Seestaaten, sodern überall im ganzen Inlande zur Folge haben.

Durch die Einführung der gedachten Aufschlags- oder Differential-Steuern wird daher in der Manipulation des Zoll- und Steuerwesens nichts geändert, als daß die Zollbeamten außer ihrer gewöhnlichen Instruction noch diejenige erhalten, darauf zu achten, ob die eingehenden Waaren auch erschwerten Ursprungs sind. Der Geschäftsbetrieb der Gewerbetreibenden bleibt aber vollständig in dem gewohnten Gleise; denn die nicht von Aufschlagszöllen betroffenen Waaren

werden gar nicht durch die Maaßregeln afficirt, und die davon Betroffenen bleiben entweder ganz weg, oder erlangen gleiche Berechtigung mit den Uebrigen, nachdem an der Gränze die Aufschlagssteuer davon erhoben ist. Die Aufschlagssteuer ist daher etwas, das ganz außerhalb des Zolltarifs liegt, ist ganz von ihm getrennt, daher etwas für sich Bestehendes, und da sie auf die Finanzetats der verschiedenen Staaten keinen unmittelbaren Einfluß übt, so kann man sie füglich als lediglich dem Fache der Handelspolitik, und nicht demjenigen der Finanzen angehörend, betrachten. Die Rücksicht auf die Finanzen hat von jeher vielen nützlichen handelspolitischen Einrichtungen, selbst Traktaten, im Wege gestanden; schlägt man aber den Weg der gesonderten Aufschlagzölle ein, so bleiben die Finanzen unberührt, und eine Menge Rücksichtsnahmen erscheinen als beseitigt.

Die Controle wider die erschwerten Waaren ist, wenn man den unter 1) angeführten Satz, die Zufuhr außereuropäischer Waaren aus europäischen Häfen betreffend voranstellt, ziemlich einfach. Es sind nur die Seestädte, diejenigen an der Rheinmündung (worüber unten weiter) einbegriffen, wo die Controle stattfinden kann; denn an den französischen, russischen und österreichischen Gränzen müßten unbedingt für außereuropäische Gegenstäude die Aufschlagssteuern eintreten, weil solche Einfuhr von jenen Seiten her selbstredend immer in die mit höherer Steuer belegte Kategorie fällt. In den Seestädten der Nord- und Ostsee läßt sich aus den Schiffspapieren untrüglich ermitteln, aus welchem Lande Schiff und Ladung gekommen sind. Man könnte indessen doch denken, daß, wenn die Colonial-Erzeugnisse etwa von Java oder Bengalen nach Brasilien oder Nordamerika gebracht und von da umgepackt, in dort üblichen Fustagen und Säcken nach Deutschland gebracht würden, die Aufschlagssteuer leicht umgangen werden könne. Diese Besorgniß verschwindet aber alsbald, wenn man erwägt:

daß jene amerikanischen Länder schwerlich die Hand dazu bieten werden, anderen, *ihre eigenen Erzeugnisse verdrängenden*, Waaren Eingang in Deutschland zu verschaffen, —

daß die Kosten der Umladung und Umpackung, der doppelten Fracht und Assecuranz, so wie der den Amerikanern zu entrichtenden Commission mindestens eben so hoch sind, als der gedachte Aufschlagszoll, und das endlich dann doch der gedachte Fall eintreten würde, daß deutsche und die diesen gleichgestellten Schiffe jene Waaren von amerikanischen

Handelsplätzen, statt der dortseitigen Producte, holen, und da sie nicht leer von Deutschland dahin zu fahren pflegen, die Gelegenheit zur Ausfuhr deutscher Erzeugnisse eben so gut darbieten, als wenn sie amerikanische Erzeugnisse holten.

Durch Schiffspapiere, Achtsamkeit der Consuln und viele andere Hülfsmittel würde daher sehr leicht Contraventionen auf die Spur zu kommen sein, um so mehr, da den Kaufleuten der Seestädte aus solchen Contraventionen schwerlich Vortheil erwachsen dürfte.

Etwas schwieriger erscheint die Sache für den Handel der Rheinlande vermittelst der an der Müudung des Rheines gelegenen Seestädte. Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß für Deutschland von der selbstständigen Handelsthätigkeit der Belgier und Holländer wenig Ersprießliches zu erwarten ist. Es dürfte daher sich wohl empfehlen, an die Stelle jener die eigene deutsche Handelsthätigkeit zu setzen, mit andern Worten, die Handels**märkte** für den deutschen Consum von den holländischen und belgischen Häfen nach den Rheinstädten selbst zu verlegen. Schon jetzt beziehen die Rheinstädte direct von Nordamerika viele volle Ladungen Taback, von Südamerika jährlich 15 bis 20 Ladungen roher Häute. Sie lassen diese Waaren transito über Rotterdam und Antwerpen gehen. Kommen nun diese holländischen und belgischen Märkte in die Kategorie der europäischen Häfen, aus welchen eingeführte außereuropäische Waaren von der Aufschlagssteuer betroffen werden, und setzt man fest, daß außereuropäische Waaren, wenn sie mit begünstigten Schiffen, **für die Rheinstädte** direct bestimmt, in Antwerpen und Rotterdam ankommen und (Nothfälle ausgenommen), ohne erst zu lagern, durch Belgien oder Holland nach dem Rheine transitiren; so muß sich der **Markt** für Deutschland nothwendig von den belgischen und holländischen Städten nach den Rheinstädten verlegen. Das Einsehen der Schiffspapiere, das Begleiten der Waaren durch authentische Papiere, unter Umständen durch Plomben würde durch deutsche Consuln oder durch ein deutsches Zollamt in Antwerpen und Rotterdam geschehen müssen. Solche Einrichtung würde den Holländern und Belgiern wohl nicht angenehm sein, da sie dadurch von Commissionairen in Spediteurs verwandelt würden. Allein die Spedition ist auch nicht zu verachten, und was Holland nicht thun will, wird sich Belgien schon gefallen lassen, um der ganzen Spedition theilhaftig zu werden. Die Concurrenz der Cöln-Mindener Eisenbahn und ihrer Fortsetzung nach den Hansestädten wird die Niederländer schon mürbe machen.

Eine solche Umwandlung des Handelsbetriebes der Rheinlande kann aber nur dann als practisch erscheinen, wenn die deutschen Häfen der Nordsee, die im Besitze einer großen eigenen Schifffahrt sind, die zahllose Etablissements in allen Erdtheilen und die genaue Kunde ihrer Verhältnisse besitzen, diese ihre Befähigung zur Wahrnehmung des deutschen Seehandels zum deutschen Gemeingut machen zu können die Gewähr erhalten. Denn der deutsche Seehandel nach fernen Ländern hat jetzt nur seinen Sitz und Kern in den Hansestädten, und es kann nur als eine zum Theil vielleicht unabsichtliche Verkennung dieser wahren Lage der Sache angesehen werden, wenn man von einem hanseatischen Seehandel als einem Deutschland fremdartigen spricht. Daß dieser deutsche Seehandel sich so wenig am Rheine entwickelt hat, rührt lediglich daher, daß dort die Seehäfen undeutsch sind, und ihr Seehandel nicht in der deutschen selbstständigen Ausfuhr wurzelt. Wie ganz anders aber würde es sich gestalten, wenn die Vertretnr des wahren deutschen Seehandels ihre großartigen Handelsoperationen über niederländische Transithäfen nach den vaterländischen Rheinstädtan ausbreiteten, und diesen den Weg zeigten zu gleicher Anstrengnug und Nacheiferung. Das können sie jetzt nicht, weil die Ueberfluthung jener Provinzen mit holländischen Colonialwaaren und mit den Anfuhren des fremden Zwischenhandels über Antwerpen ihnen den Weg abschneidet.

Gleichwie die Industrie eines Volkes nicht durch einen Befehl von oben herab, noch durch eine Prohibitiv-Steuer hervorzuzaubern ist, sondern der Geist und Sinn für solche Industrie und viele andere nothwendige Erfordernisse schon vorhanden sein müssen, um sie zur Entwickelung zu bringen, so verhält es sich auch mit dem Seehandel. Nicht die Anlage eines schönen Seehafens, nicht der Bau kostbarer Communicationsstraßen, nicht gewaltsame Einwirkung durch die Gesetzgebung vermögen zu schaffen, was nur im Geiste des Volkes liegt: die Lust sich anzustrengen in kühnen Unternehmungen, gegründet auf Sachkunde und Erfahrung. Ist ein Land so glücklich, in einem Theile seiner Bevölkerung ein solches Element zu besitzen, so ist es eine heilige Pflicht seiner Regierung, ein solches Element zu pflegen und zu schirmen, damit es sich allmählig ausbreiteu könne über die Gesammtheit des Volkes; denn es ist weder gewaltsam zu verpflanzen noch hervorzurufen.

Dieser im deutschen Norden heimische Unternehmungsgeist, dies savoir faire im großen überseeischen Welthandel sollte eingebürgert werden in den Städten des deutschen Rheines, damit diese aus ihrer

bequemen Passivität aufgerüttelt werden, und das kann nur dadurch geschehen, daß man den fremden, dort alle Unternehmungslust niederdrückenden Zwischenhandel verdrängt, und dem deutschen, jetzt nur an den deutschen Meeresküsten wurzelnden, Seehandel verstattet, in das Getreibe des Rheinhandels einzugreifen, um ihn zu gleicher selbstständiger Entwickelung anzufeuern.

In solcher Weise würde eine handelspolitische Maßregel wie die angegebene ein reges Handelsleben am Rheine hervorrufen, und sich grade für die Rheinlande am vortheilhaftesten erweisen.

Bei der Erörterung der Einführung von Aufschlagszöllen ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß die ganze Nordseeküste das Steuersystem des Zollvereins angenommen habe. Betrachtet man aber die Aufschlagszölle als etwas von dem Zollvereinstarife Getrenntes, und außer diesem Bestehendes, so folgt, daß verschiedene Staaten dieselben Aufschlagszölle annehmen können, ohne gleichzeitig den Zollvereinstarif zu dem Ihrigen zu machen.

Ist im Königreiche Hannover die Tarifsteuer auf rohe Zucker 3 Rthlr. per Centner, und wird an der Gränze desselben Java-Zucker mit 2 Rthlr. Extrazoll belegt, so hat solches dieselbe Wirkung als wenn zu der Zollvereinssteuer von 5 Rthlr. eine Extrasteuer von 2 Rthlr. hinzutritt.

Da nun der hannover-oldenburgische Steuerverein mit Bremen von der holländischen Gränze des Zollvereins eine fortlaufende Gränze gegen Holland und die Nordsee bis an die Elbe sowie Hamburg, Lübeck und Mecklenburg eine solche von der Elbe bis zur Ostsee an die preußischen Staaten bildet, so würde, wenn die steuervereinischen hanseatischen und mecklenburgischen Zollämter hinsichtlich der Aufschlagszölle dieselben Vorschriften befolgen, unter Gewährleistung ebenso genauer Diensterfüllung, als die Zollvereins-Zollämter, grade dieselbe handelspolitische Wirkung eintreten, als wenn alle diese Staaten außer dem Tarife der Aufschlagssteuern auch noch denjenigen des Zollvereins besäßen, denn der *eigentliche* Steuertarif kommt wie dargethan bei *dieser* Frage nicht in Betracht. Selbstredend versteht es sich, daß alle diejenigen deutschen Staaten, die sich der gemeinsamen Maßregel nicht anzuschließen geneigt sind, so lange in die Kategorie der als indirect betrachteten europäischen Häfen treten, bis sie für gut finden, sich der Maßregel anzuschließen.

Es würde somit bei der Ankunft von Schiffen in deutschen Häfen und in den niederländischen Transitplätzen eine Untersuchung der Schiffspapiere vorzunehmen sein; ergiebt sich dabei, daß die Waaren nicht

zu den extra zu besteuernden gehören, so wird damit verfahren wie bisher mit allen Waaren (in Antwerpen oder Rotterdam unter Zoll- oder Consular-Attest, zum Beweise, daß die Waaren zu den berechtigten gehören); zeigt sich aber, daß die angebrachten Waaren zu denen gehören, auf welchen der Extrazoll haftet, so muß dieser sofort bei der Landung entrichtet oder notirt werden; nach solcher Entrichtung oder Sicherheitleistung aber wird die fragliche Waare gleiche Behandlung wie alle übrigen erfahren können, da sie die letztere gleichsam durch Erlegung der Strafe erkauft haben würde.

Eine gemeinschaftliche Handelspolitik aller deutschen Staaten, auch wenn sie nicht den Zollvereinstarif zu dem ihrigen gemacht haben, ist daher, wenn sie sich zu einem gemeinschaftlichen Verfahren hinsichtlich der Extrazölle vereinigen, ohne große Schwierigkeit auszuführen; ja ein Handelsbund solcher Art, dem Auslande gegenüber, eben so wirksam, als wenn den Aufschlagszöllen ein Zollanschluß vorhergegangen wäre.

Auf andere Weise als durch Aufschlagszölle wird sich auch füglich bei den niedrigen Zollsätzen der Nordseestaaten nicht auf das Ausland wirken lassen; denn wenn der Zollverein bei seinen höheren Steuern zu Gunsten eines fremden Landes eine Herabsetzung von 1 à 2 Rthlr. zu machen im Stande ist, würde der Steuerverein seine Sätze bei gleicher Reduction auf Null reduciren, die Hansestädte aber gar eine Prämie zu zahlen haben, da deren Eingangsrechte nur einen Bruchtheil eines Procentes vom Werthe betragen.

Es ist hier nur die allgemeine Form angegeben, in welcher ein System von Differentialzöllen, wie es für Deutschlands Lage paßt und zur wirklichen Freiheit des deutschen Handels führen muß, einzurichten sein würde. Es steht aber nichts im Wege, in den Aufschlagssteuersätzen für einzelne Artikel, unter andern für solche, die zur Fabrikation erforderlich sind und nicht sofort auf directem Wege erlangt werden können, als Indigo ꝛc. Ausnahmen zu statuiren, sei es temporär oder permanent, so wie auch unbenommen ist, mit niedrigen Sätzen zu beginnen, und jährlich eine Erhöhung eintreten zu lassen, damit keine plötzliche und arge Störungen des gewohnten Geschäftsganges eintreten, auch denjenigen Staaten die nicht alsbald solcher Vereinbarung beizutreten geneigt sind, Zeit gegönnt werde, sich zu besinnen und ihre Einrichtungen zu treffen zu gleichem Einverständnisse.

Diesem allen nach ist durch Einführung eines Systems von Aufschlagszöllen gegen diejenigen Staaten, welche die Freiheit und Entwickelung des deutschen Handels beeinträchtigen, die Einheit in der deutschen Handelspolitik sehr wohl herzustellen, und braucht dazu die Zeit einer Zollvereinigung keinesweges abgewartet zu werden.

Bremen, 8. November. 1844.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Duckwitz, Arnold,

Der deutsche Handels- und Schiffahrts Bund

Bremen 1848

Merc. 55 h
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10290701-2